LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

21 Juin 1902. — N° 197.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

CHIQUITO DEL CAMBO, joueur de pelote basque.

De tous les joueurs de pelote basque qui jouent au Fronton de Neuilly, Chiquito, joueur français, puisqu'il est né à Cambo, est le plus connu. Le superbe instantané de lui, que nous reproduisons ici, fait admirablement ressortir l'athlétisme de la pelote basque. La balle, lancée par un joueur du camp oppose, a rebondi sur le fronton et revient sur Chiquito, et tandis qu'il suit anxieusement sa course, tout son corps semble se préparer à l'effort qu'il lui va falloir fournir.

(Voir l'article, pages 402 et 403.).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Lire dans notre prochain numéro :

La course Paris-Vienne
par Georges Prade.

Le Grand Prix Cycliste
par André Foucault

Les débuts des trois ans sur les obstacles
par Franc-Picard.

L'Ouverture de la pêche
par Paul Mégnin.

La réunion d'Albert-le-Grand
par G. de Lafreté.

etc., etc., etc.

Voir dans le corps du journal, à la page 413,
LES COUPES DE LA
VIE AU GRAND AIR

Voir également, à la même page, le règlement de la Coupe offerte par la Vie au Grand Air *pour*

PARIS-VIENNE

et affectée à un

Concours de Photographies

Nous sommes toujours acheteur du N° 5 de la *Vie au Grand Air* (1er Juin 1898) au prix de 50 centimes.

Outre le concours réservé aux concurrents prenant part à la course dans la catégorie touristes, dont nous parlons plus loin, nous ouvrons à l'occasion de

Paris-Vienne

un nouveau

Concours de Photographies

Pour prendre part à ce concours, les épreuves devront se rapporter à des incidents de la course Paris-Vienne, — vitesse ou touristes.

Elles devront nous parvenir au plus tard le lundi 30 juin pour les photographies prises en France et le jeudi 3 juillet pour celles de Suisse ou d'Autriche, et être obligatoirement *accompagnées des* clichés-verre. *Elles devront, en outre, porter* au dos *— et non sur une fiche séparée — le nom et l'adresse de l'auteur et le sujet traité.*

Les clichés seront retournés. Toute photographie insérée sera payée

dix francs

Avis aux amateurs de belles gravures. Les originaux de la *Vie au Grand Air* sont exposés chaque semaine en plein Paris, aux magasins de *Gladiator*, 18, Bd Montmartre, et au centre du mouvement automobile et cycliste, chez *Rudeaux*, 66, avenue de la Grande-Armée, à l'angle de la rue Saint-Ferdinand.

Si vous désirez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

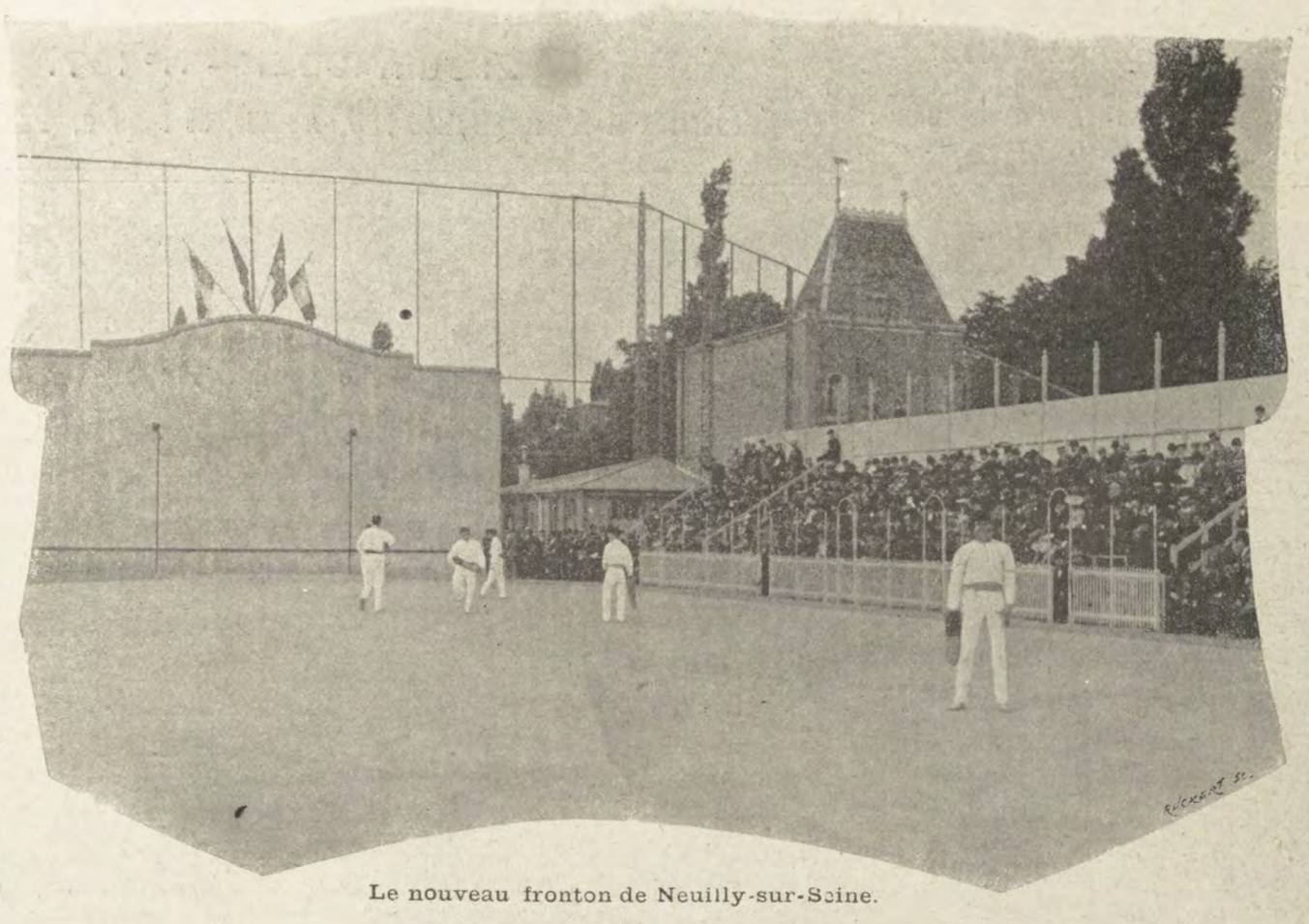
Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

Les Éditeurs.



Le nouveau fronton de Neuilly-sur-Seine.

La Pelote Basque à Paris

On sait qu'il existe à Paris une société du jeu de pelote basque, qui organise, outre des parties d'amateurs entre les membres du cercle, de grandes parties de pelote entre les «pelotaris» professionnels. Voici, à propos de la partie disputée le 5 juin au nouveau fronton de Neuilly, quelques curieux instantanés et quelques notes sur la pelote basque qui intéresseront certainement nos lecteurs.

Dans un certain nombre de lycées de Paris, et, j'imagine, des départements, se pratique couramment, pendant les récréations, un jeu très simple, vulgairement dénommé la « balle au mur », et qui n'est autre chose qu'une réduction de la pelote basque. A un mètre de terre environ on trace une raie sur un mur, on lance la balle sur le mur au-dessus de cette raie, elle rebondit et vient frapper le sol ; il ne s'agit plus ensuite, pour les deux camps en présence, que de la rattraper tour à tour lorsqu'elle vient de frapper le mur, soit de volée, soit à son premier bond de terre, et de la relancer sur le mur au-dessus de la ligne indiquée. Chaque balle manquée compte un point pour l'adversaire. C'est un jeu très simple comme on le voit, qui tient moins encore du tennis avec sa complication de carrés de service, et cour de relance, que du ping-pong. Supprimons le filet et remplaçons-le par un mur, nous aurons la « balle au mur ».

La pelote basque dans son principe n'est pas autre que « la balle au mur »; dans la pratique, elle en diffère quelque peu. Le « fronton » ou mur, a près de 20 mètres de haut, et autant de large, la cour de relance n'a pas moins de 65 mètres de longueur sur la même largeur que le fronton, la balle, très lourde, est composée d'un noyau de gomme, entouré d'un réseau de laine très serré, recouvert lui-même d'une double épaisseur de cuir. Et puis, il y a le *gant* ou *chistera*. Le gant, c'est l'appareil qu'on voit sur nos photographies, et dont la forme se rapproche sensiblement de

Arrué recevant la balle.

Arruë, joueur français.

Ayestarran, joueur espagnol.

la membrane qui pend au-dessous du bec des pélicans. A sa partie supérieure est monté un soufflet en cuir, dans lequel le pelotari enfonce sa main droite, et qu'il serre ensuite vigoureusement autour de son poignet avec une lanière — de façon qu'il fasse corps avec son bras. Lorsque la balle lui arrive venant du mur, le joueur lui offre le gant, de revers le plus souvent; elle s'arrête dans la partie concave, et est relancée par le double effort du bras droit et du bras gauche; le pelotari ayant, au moment de recevoir la balle, étendu rapidement sa main gauche au-dessous de l'endroit occupé par sa main droite.

L'emploi d'un gant de cette forme suffit à différencier la pelote basque des jeux comme le tennis ou la longue paume qui utilisent un instrument plat pour frapper la balle. Au tennis, en effet, la balle est immédiatement relancée; c'est tandis qu'elle arrive sur lui, que le joueur prépare le coup qu'il va jouer, et il n'a qu'un moment très court pour lui imprimer une nouvelle direction. Dans la pelote basque, tout change, la balle n'est pas relancée aussitôt reçue; *elle marque un temps d'arrêt* dans la concavité du gant, et c'est surtout, semble-t-il, pendant cette seconde d'immobilité de la balle, que le joueur prépare le coup à jouer. Il arrive parfois que les pelotaris prennent un élan de deux ou trois pas, avant de relancer la balle qui gît dans leur gant.

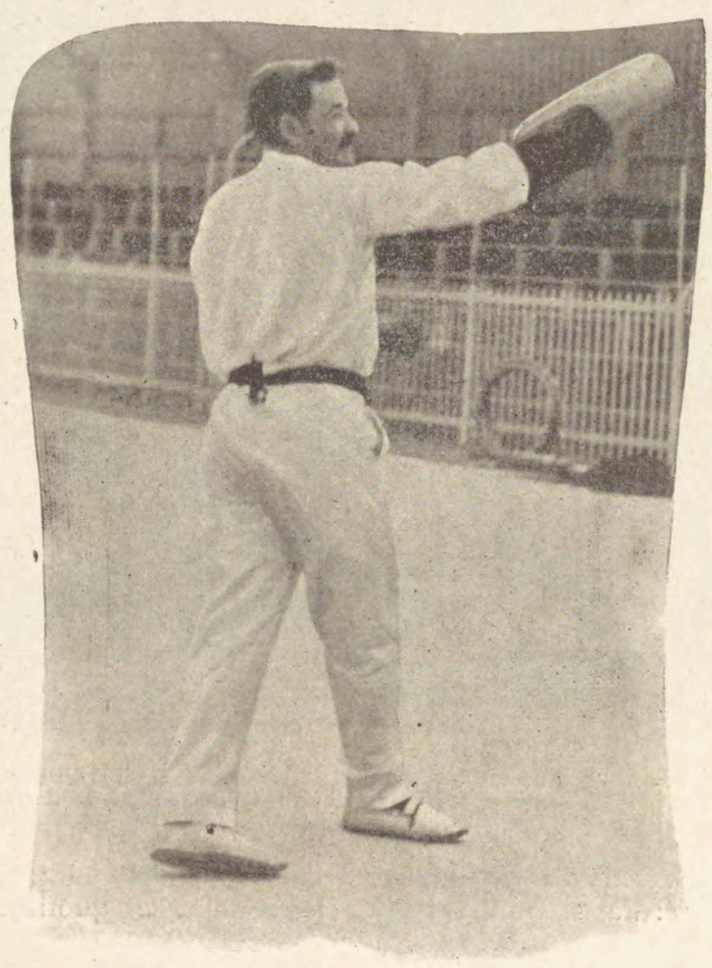
Les parties se jouent généralement entre deux camps de trois joueurs, un *arrière* et *deux avants*, l'un à *droite*, l'autre à *gauche*. Toute l'habileté du joueur qui a la balle consiste naturellement à la renvoyer de telle façon qu'elle soit particulièrement difficile à reprendre par les joueurs du camp opposé, car on pressent que si tous les coups étaient réguliers, si la partie ne comportait pas de surprises dues à l'esprit d'à propos, ou à l'imagination des joueurs, chaque balle pourrait rester indéfiniment en jeu, sans que jamais un camp ou l'autre marque de point. — Pour des professionnels surtout, cela se réduirait à un simple amusement.

Il est assez difficile de systématiser les règles pratiques d'un jeu dont toute l'originalité consiste précisément dans la variété, dans l'imprévu des combinaisons; cependant deux procédés apparaissent comme particulièrement en faveur auprès des pelotaris pour marquer un point : l'un consiste à ne faire jamais rebondir la balle qu'au fond du jeu, de façon à fatiguer l'*arrière* du camp adverse qui se trouve obligé de fournir successivement une série d'efforts; l'autre, à faire toucher sa balle au mur le plus près possible de la ligne dont j'ai parlé. Son trajet se trouve considérablement raccourci, et l'adversaire a moins de temps pour la reprendre. Il y a aussi la « carotte » qui consiste à frapper la balle très mollement et à la faire tomber presque morte à côté du mur sans qu'un avant du camp opposé ait le temps de venir la reprendre.

Tout cela, on le voit, est fort simple; et cependant je connais peu de sports qui soient aussi vraiment, aussi complètement athlétiques que celui-là. Il nécessite de la part de ses adeptes le jeu presque simultané de tous les muscles; il exige la vitesse des jambes, la force des bras, la souplesse de tout le corps, un parfait esprit tactique.

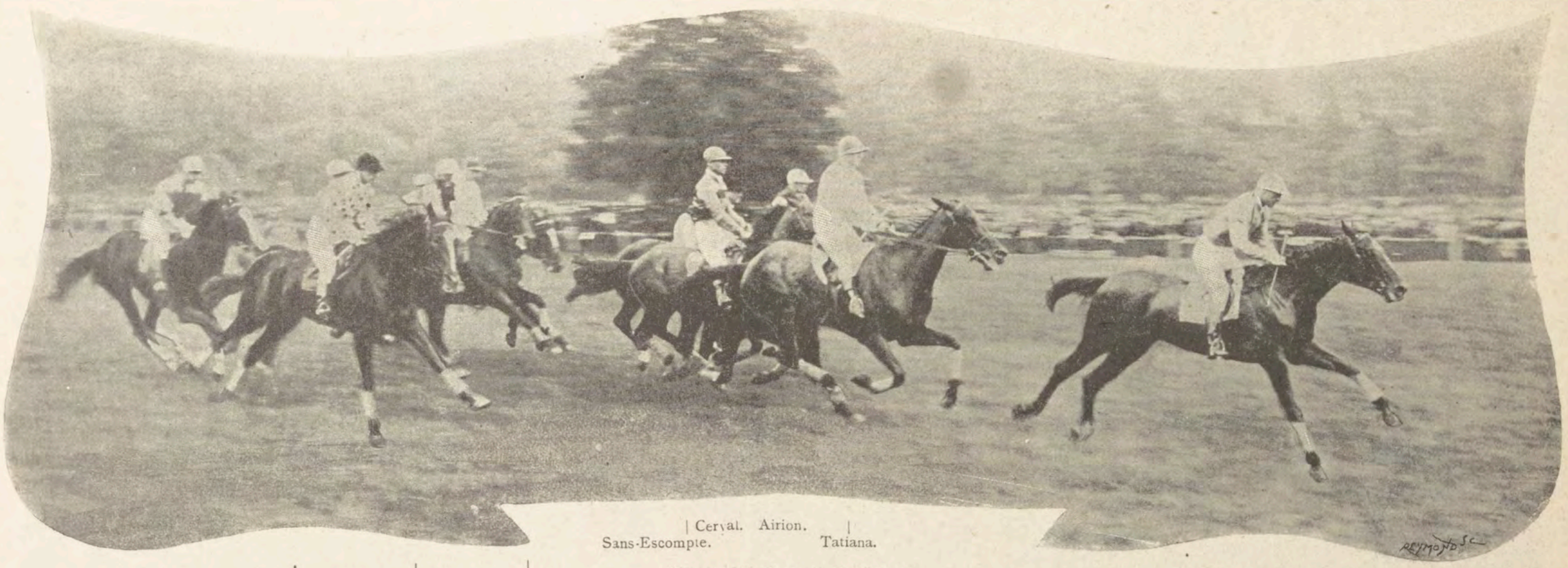
L'arrêt de la balle arrivant en vitesse, la relance en revers, autant de « gestes » d'une puissance inconnue dans la pratique des sports plus classiques, et je ne sais si jamais la pointe finale de nos meilleurs coureurs de vitesse a produit la même impression, a suggéré jamais le même sentiment d'énergie vivace et profonde que l'effort dix fois répété de Chiquito, relançant sur le fronton la balle dix fois renvoyée par l'adversaire au fond du jeu. Et c'est une émotion nouvelle chaque fois qu'au bruit mat de la balle tombant dans l'osier du gant succède le « Han » formidable du relanceur. Sans cesse on a l'impression que les hommes sont à bout de force, mais toujours ils reviennent, les cheveux collés, la sueur transperçant la chemise blanche, lutter, lutter encore. Tandis que d'une voix chantante, le crieur compte les points.

ANDRÉ FOUCAULT.



Un service d'Arrué.

Pendant la partie, Munito vient de saisir la balle qu'il s'apprête à lancer à son tour.



Cerval. Airion.
Sans-Escompte. Tatiana.

Gilbert. Bébé. Bilbaude.
Lady Massey. Loufoque. Mr Quilp. Hearwood.

La grande Course de Haies.
Deuxième passage aux tribunes.

La Grande Semaine

Voici la Grande Semaine terminée ; saint Barnabé a protégé les sportsmen pour les deux dernières épreuves d'obstacles : la grande course de Haies et le Prix des Drags — lequel fut une des plus jolies et plus agréables réunions mondaines données sur l'Hippodrome d'Auteuil. — Quant au Grand Prix de Paris, couru par une journée tout à fait désagréable, il fut néanmoins très brillant au point de vue sportif, et rarement on a vu une pareille épreuve aussi bien disputée ; ajoutons que son caractère international était bien marqué par la présence d'une jument anglaise de très grande qualité et qui avait remporté de grandes victoires de l'autre côté du détroit.

✣ ✣ ✣

La Grande Course de Haies

Les Anglais n'avaient point voulu — et peut-être osé — venir se mesurer avec nous dans le Grand Steeple-chase ; avec assez de raison, ils craignaient une défaite, qui, je crois, aurait été complète ; mais, pour la Grande Course de Haies, ils nous ont envoyé cinq de leurs bons spécialistes. A vrai dire, ce contingent anglais ne comprenait aucun animal de grand ordre comme Count Schomberg qui gagna cette épreuve en 1896, ou Aladdin qui fut vainqueur en 1888. Deux d'entre eux seulement se présentaient avec d'honorables performances : Master Quilp et Lady Massey (cette dernière est d'origine américaine) ; tous deux présentaient une assez jolie silhoutte de ces hunters anglais dont les vieilles gravures nous ont conservé le modèle ; Master Quilp plus commun mais plus vigoureux que Lady Massey, dont l'action légère et la facilité dans le saut furent très admirés.

***Mr. Quilp*, h. al., 68 kil., pa.- Troubadour et Barbara, à M. Barklay Walker, monté par M. Sidney, arrivé 1er dans la grande Course de Haies et distancé.**

Dans son ensemble, le lot français était très supérieur : Clerval, le favori, était superbe, brillant et très bien dans ses muscles. Th. Carter avait su amener au mieux l'ancien cheval de M. Delamarre ; Bébé, imposant par sa grande taille, était dans un état de préparation visiblement excellent ; Airion, également était vraiment bien, comme Bébé, il en imposait par sa taille, on pouvait compter sur une bonne course de l'élève de Ruddock ; Gilbert, Bilbaude, Gillette — un peu nerveuse, — Loufoque — dont la préparation paraissait avoir été trop poussée, — Kingalic, étaient également d'aspect séduisant. En tous les cas, on pouvait être certain avant la course que nos intérêts seraient bien défendus.

Cette Grande Course de Haies a eu ceci de commun avec le Grand Steeple que le meilleur cheval n'a pas eu le prix ; et encore le hongre anglais de M. Barclay-Walker a été plus malheureux que Verdi, car il a bel et bien gagné de trois longueurs, et le prix ne lui a pas été attribué. Vous n'attendez pas que je vous dessine ici la course sur laquelle dès le lendemain, les quotidiens sportifs se sont suffisamment étendus. Jusqu'au dernier tour en face, les chevaux français ont tenu la tête, menant un train rapide.

Clerval. Lady Massey. Bébé. Mr Quilp.

La grande Course de Haies, 50 000 fr., 5 000 m., gagnée par *Bébé* au comte de Cherisey devant Lady Massey et Clerval. L'arrivée.
On voit très nettement sur notre photographie Mr. Quilp couper la ligne de Bébé et le gêner, fait qui amena son déclassement.

Airion était même si bien, que beaucoup croyaient la course à sa merci ; Lady Massey était jusque-là le seul anglais bon en position ; Bébé, que Gildon a maîtrement monté, améliorait sensiblement sa situation, gagnant du terrain à chaque obstacle. Clerval venait immédiatement derrière ; Bébé et Clerval entraient ensemble dans la ligne droite, et le cheval du comte de Cherisey, sautant en tête la dernière haie, semblait devoir facilement gagner.

Mais Mr Quilp survenant en dehors dans un rush, il atteignait Bébé sur le plat, les deux chevaux venaient en contact, à deux reprises ; Gildon, sur Bébé, marquait le coup en arrêtant son cheval, que Mr Quilp coupait complètement et laissait le cheval anglais gagner de trois longueurs. Lady Massey était troisième devant Clerval, Airion et Loufoque.

On affiche le 9 — Mr Quilp — premier et le 1 — Bébé — second, et presque aussitôt la pancarte « Réclamation ». En effet, le comte de Cherisey, propriétaire de Bébé et le comte de Clermont-Tonnerre, propriétaire de Clerval, avant la rentrée des chevaux déposaient une réclamation contre le vainqueur, qui non seulement avait coupé et tamponné Bébé, mais encore avait bousculé Clerval et Loufoque au milieu du tournant du bois.

Bébé, pn. bb. 4 ans, 62 kil. 1/2, au Comte de Cherisey ; jockey : Gildon, entraîneur : Gravenor, gagnant de la Grande Course de Haies.

Les commissaires de la Société des steeple-chases de France ont admis la réclamation ; certes ils auraient été heureux de pouvoir, obéissant à un sentiment de haute courtoisie, accorder le prix à l'adversaire étranger qui s'était montré supérieur à nos champions, mais le règlement est formel et ils ont dû juger suivant le règlement, comme eussent jugé d'ailleurs des commissaires anglais.

Van — Killarney — Argument — Floridor — Souvenir Impérial

Le Prix des Drags, steeple-chase, 25 000 francs, 4 200 mètres, gagné par *Van*, m. b. 4 ans, 64 kilos, par Le Pompon et La Vanille, à M. Ed. Archdeacon, monté par F. Hall, devant Killarney et Argument. (Saut de la rivière du huit).

Les commissaires ont, du reste, été mis à l'aise par le premier intéressé, M. Barclay Walker lui-même, dont Mr Quilp portait les couleurs. Le propriétaire a crânement déclaré qu'il était commissaire de courses en Angleterre et qu'il n'aurait pas hésité, le même cas étant soumis à son appréciation, contre un cheval aussi coupable que le sien.

Et c'est ainsi que Bébé, tout en n'ayant pas fini le premier dans la Grande Course de Haies, n'en a pas moins été le gagnant, rapportant à son sympathique propriétaire, qui fut un brillant officier de cavalerie, les 2,500 louis du prix.

La Journée des Drags

Le soleil s'est encore montré clément pour la journée des Drags ; cette réunion très mondaine a obtenu son succès habituel : beaucoup de monde sans cohue et sans bousculade ; ce fut en somme une garden party très élégante, dans ce cadre superbe qu'est le pesage d'Auteuil avec ses pelouses vertes, ses grands arbres, ses tribunes enguirlandées de roses et le somptueux confort de ses aménagements. Le Tout-Paris des grandes réunions mondaines était là ; dans la tribune réservée du Cercle de la rue Royale on remarquait la présence de la grande-duchesse Wladimir de Russie et celle du prince Nicolas de Grèce, accompagné de M. Delyanni, ministre de Grèce, et de son aide de camp, le capitaine Pallis.

Le défilé des drags, arrivant sur l'hippodrome aux accents d'une marche fort bien exécutée par la musique du 119e de ligne, a obtenu son succès habituel, et, pendant toute la durée des courses, le pesage d'Auteuil, très somptueusement garni, a revêtu un cachet de suprême élégance.

A deux heures exactement, le drag de M. le duc de Noailles, président de la société des Guides, précédé de trois piqueurs en habit rouge, venait s'aligner sur la pelouse face aux tribunes. A sa suite, quinze drags se rangeaient côte à côte, dans un ordre parfait. Très admirées la belle tenue des chevaux et la science avec laquelle leurs propriétaires les faisaient manœuvrer dans la foule.

Les conducteurs de ces mails étaient MM. le duc de Noailles, président de la Société des Guides ; le comte G. d'Andigné, le baron La Caze, le comte de Doüet de Graville, le duc de Brissac, le baron de Neuflize, le baron de Zuylen, Gallice, Leroux de Villers, C. Tardiveau, le baron C. de Marchi, le comte J. d'Arlincourt, J. Pastré, le prince Troubetzkoï, G. Munroë.

C'est le vice-président de la Société des Steeple-chases, ancien président de la Société des Guides, M. de la Haye Jousselin, qui a reçu les propriétaires des mails et leurs invités à leur arrivée au pesage et leur a fait les honneurs du

Les mails sur la pelouse à Auteuil le jour des Drags (13 juin.).

somptueux lunch qui fut servi dans l'un des coquets pavillons du pesage.

Ce Prix des Drags a été pour beaucoup une surprise, et cependant si ceux de nos lecteurs qui nous suivent régulièrement ont su lire entre les lignes l'intéressant article de M. Archdeacon paru dans notre numéro spécial « Le Grand Prix et le Grand Steeple », ils ont pu prévoir la victoire de Van. M. Archdeacon ne cachait pas la confiance qu'il avait dans le fils de Le Pompon et Vanille ; or, le poulain, dans le Grand Steeple, n'avait point fini la course, s'étant engagé dans une fausse piste; donc — ceci est mathématique — l'épreuve n'ayant point été dure pour lui, il se trouvait dans d'excellentes conditions pour les 4 200 mètres du prix des Drags. Parmi les 24 concurrents, cinq se présentaient avec de bonnes performances. Résidant, parmi eux, se ressentait encore de sa course dans le Grand Steeple, il a prouvé sa résistance en terminant correctement le parcours et prenant la quatrième place ; Floridor II était le favori, mais Floridor — et il n'est pas le seul — a ses jours, le vendredi 13 a peut-être une influence sur lui : il a fait fautes sur fautes dès le début, au mur en pierre et compromis complètement sa chance à la rivière du huit qui avait coûté le Grand Steeple à son camarade d'écurie, Verdi et puis aussi cet excellent Ruddock n'est pas en veine... Certes, les deux chevaux de M. Liénard, Killarney et Argument, étaient bien, leur propriétaire était très confiant, trop confiant peut-être, car les deux jockeys F. Hall et Chapman ne surveillaient que Floridor et Résidant, négligeant Van, lequel, parti en tête, s'est maintenu pendant tout le parcours en très bonne position et a finalement battu sur le plat — facilement — les deux représentants de la casaque rouge. Cette victoire de Van — assez délaissé à la cote — a été fort bien accueillie, elle est pour son propriétaire une double compensation : d'abord le prix des Drags est une de nos plus importantes épreuves d'obstacles, et puis aussi, la façon dont a gagné Van, et la distance qui le séparait de Résidant, prouvent qu'il était tout aussi qualifié que Gratin pour profiter de l'accident de Verdi s'il ne s'était pas engagé dans une mauvaise piste.

Le départ des mails.

Le Grand Prix de Paris

Malgré le temps incertain du matin, malgré la pluie qui n'a pour ainsi dire pas cessé de tomber pendant toute l'après-midi de dimanche, la journée du Grand Prix de Paris marquera comme une des plus belles au point de vue sportif ; au point de vue mondain, certes, ce fut un Grand Prix gaté, cependant, nombreuses étaient les Parisiennes qui n'avaient pas craint d'arborer des toilettes claires. La recette ne s'en est point trop ressentie; elle fut même supérieure à celle de l'an dernier ; en effet, la recette totale a été de 313 636 francs contre 306 619 en 1901 ; quant au chiffre des affaires au Pari mutuel, il a été supérieur, dimanche, à tous ceux enregistrés jusqu'à présent; il a été de 4 059 965 francs ; dans ce chiffre les opérations sur le Grand Prix entrent pour 1 675 145 francs.

Voilà de longues années que le Grand Prix de Paris n'avait présenté, comme dimanche, le caractère d'un tournoi international, non point par la quantité des champions d'outre-Manche, mais par la qualité reconnue, de l'autre côté du détroit, de l'unique représentant des écuries anglaises; si nous avons eu à enregistrer la défaite du favori français, du moins avons-nous eu la satisfaction de voir pleinement et très bellement triompher l'élevage français. Sceptre, le champion anglais, gagnante des Deux mille, et des Mille guinées, gagnante des Oaks, était, d'après les sportsmen anglais, capable de battre tous nos chevaux; son propriétaire M. R. S. Sievier avait même une telle confiance dans sa jument qu'il n'avait pas craint d'offrir à M. Camille Blanc de matcher Retz contre Sceptre, puis un pari de 300000 francs contre 200000 sur les places respectives de Retz et de Sceptre. Le champion anglais est certes une jument harmonieuse dans ses lignes et très séduisante d'aspect, admirablement bâtie pour la course, et son entraîneur Marsh l'avait amenée dans une condition irréprochable ; mais elle est légère dans ses genoux, ce qui a dû la gêner dans la descente très dure de Longchamp. D'autre part, il ne faut pas oublier — si les chronométreurs français et anglais ont pris des temps exacts — que nos chevaux dans toutes nos grandes épreuves se sont montrés plus vites que les anglais. Sceptre offrait un contraste frappant avec Kizil-Kourgan, la seconde pouliche de la course; Kizil a peut-être moins de branche, mais quels points de force ! quelle merveilleuse machine à galoper que cette fille d'Omnium II, taillée un peu à coups de hache comme son père et son grand-père Upas, mais d'une puissance et d'une étendue de rayons formidables.

Quant à Retz, le vaillant petit cheval de M. Camille Blanc, il était dans un état aussi parfait que lorsqu'il gagna le prix du Jockey-Club; il était même plus calme qu'à Chantilly; on ne pouvait faire la moindre critique à son égard. Parmi les plus remarqués, après Retz et Sceptre, était Maximum, que Count avait amené dans cet état si difficile à atteindre, où toute substance inutile a disparu, sans gêner en rien l'action du cheval ; d'autre part, comme M. J. de Brémond, dont on connaît la compétence en matière hippique, disait qu'il n'acceptait pas la défaite trop complète du fils de Chalet dans le prix du Jockey-Club et qu'il comptait prendre sa revanche, on pouvait être certain que la casaque cerise, toque blanche, figurerait très honorablement à l'arrivée; Bahr-Yousouf, qui n'avait pas subi l'épreuve du Jockey-Club, avait été amené à l'apogée de sa condition, Lognes également jouissait d'une certaine faveur ; certes, le poulain de la baronne de Forest était avec

(Pluie.)

Le Grand Prix de Paris, 200 000 fr, 3 000 m., gagné par *Kizil-Kourgan* à M. de Saint-Alary, à une tête, devant Retz à M. C. Blanc, et Maximum à M. J. de Brémond, *dead heat*. Le défilé avant la course.

Rob-Roy, à M. Abeille, des plus jolis parmi les onze concurrents; tous deux ne devaient rien faire de bon.

Le signal s'est donné à la première tentative : tous les chévaux sont partis bien en ligne, sauf Sceptre qui avait un léger retard.

Lognes a mené devant Olivarez, Kakimono et Arizona ; puis venaient Retz, Bahr-Yousouf, Rob-Roy, Astronome II ; Maximum, Kizil-Kourgan et Retz fermaient la marche, mais le peloton était groupé.

Le train, assez vif au départ, se ralentissait dans le tournant de la Cascade où Arizona devenait leader devant Kakimono, Lognes et Olivarez ; Retz galopait en tête du second lot.

En montant la côte de Boulogne, après le petit bois, G. Stern, faisant un démarrage brusque, amenait Retz le long de la corde et le plaçait derrière Arizona qui menait toujours ; Kakimono était troisième, Sceptre quatrième, précédant Lognes, Astronome II, Olivarez.

Retz, dévalant rapidement la descente de Boulogne, venait se placer aux côtés de Arizona, qui lui résistait courageusement ; il forçait ainsi le favori à donner un premier effort sur une partie de la piste où il croyait perdre une bonne moitié de ses concurrents.

A l'entrée de la ligne droite, Arizona était battu, mais se maintenait encore aux côtés de Retz ; Kizil-Kourgan, Maximum et Olivarez se rapprochaient ; il n'était déjà plus question de Bahr-Yousouf, Lognes, Rob-Roy, Kakimono, Astronome II, et la jument anglaise était montée sans refaire un pouce de terrain.

(Pluie.)

Le départ du Grand Prix.

(Pluie.)

***Kizil-Kourgan*, Pe al., par Omnium II et Kasbah ; éleveur et propriétaire, M. de Saint-Alary ; entraineur, G. Milton ; jockey, W. Pratt, dans son galop d'essai avant le Grand Prix de Paris.**

A la distance, Retz s'était détaché de Arizona ; son nom était déjà acclamé comme étant celui du vainqueur, quand, à la hauteur des premières tribunes du pesage, on le voyait brusquement baisser de pied pendant que ses suivants immédiats Kizil-Kourgan, Maximum et même Arizona revenaient sur lui.

A la lutte, Retz faiblissait ; à dix mètres du poteau, il galopait sur place ; dans une arrivée splendide, la jument de M. de Saint-Alary passait le poteau première à une tête sur ses deux rivaux qui faisaient *dead-heat* pour la seconde place. Arizona était quatrième, Olivarez cinquième et Sceptre sixième. Quel plus beau résultat pouvait-on espérer ? presque un triple *dead-heat*.

Je ne voudrais pas ennuyer les lecteurs de la *Vie au Grand Air* avec de nouveaux éloges de W. Pratt ; il s'est toujours montré un cavalier de tout premier ordre ; son énergie, sa tête, sa science et son sang-froid lui ont encore fait gagner la partie dimanche ; il laisse loin derrière lui les jockeys américains ; du reste, à part Rigby, — qui n'est qu'un demi-américain — aucun d'eux n'a gagné, depuis qu'ils sont en France, de grande épreuve. Certes leur méthode a du bon, mais n'importe quel jockey anglais ou français est capable de l'employer ; de plus, avec les mœurs que les M. Henry, les Thorpe, les Mac Intyre, et d'autres encore, essaient d'implanter sur nos champs de courses, je ne leur en donne pas pour six mois, et ils auront encore plus duré en France qu'en Angleterre. C'est le troisième Grand Prix que remporte W. Pratt, ayant déjà conduit à la victoire Le Roi Soleil et Semandria ; le public, tant à la pelouse qu'au pesage, lui a fait une véritable ovation. G. Milton, l'habile entraîneur de M. de Saint-Alary, a été aussi très chaudement félicité par les sportsmen du pesage ; quant à M. de Saint-Alary, aussi modeste que sympathique, il a tenu à ce que tout l'honneur de la victoire fût reportée sur son entraîneur et sur son jockey.

G. Milton et W. Pratt avaient une bonne confiance dans la jument ; n'avait-elle pas remporté ses plus belles victoires sur cette piste de Longchamp par des temps à peu près semblables ? n'avait-elle pas suivi une progression régulière en gagnant successivement la Poule d'Essai, le Prix Lupin, puis, s'accommodant très bien de la piste de Chantilly et d'un terrain plutôt dur, le Prix de Diane ? Fille d'Omnium II et de Kasbah, l'un vainqueur du Prix du Jockey Club, qui succomba dans le Grand Prix et deux fois vainqueur du Prix du Conseil municipal, l'autre du prix de Diane en 1895. C'est la sixième fois que le Grand Prix est gagné par une pouliche, depuis sa fondation ; la première héroïne a été Sornette, au Major Fridolin en 1870, Nubienne à M. Ed. Blanc en 1875, Ténébreuse à M. Aumont en 1887, Andrée à M. Ed. Blanc en 1895, Semendria au baron de Schikler en 1900 ; enfin Kizil-Kourgan.

Après une pareille épreuve, on peut toujours expliquer la défaite du favori ; certains ont mis la faute sur G. Stern, le jockey de Retz ; je crois que Stern a fait tout son possible pour gagner ; il avait su prendre une bonne petite avance à la descente, il est entré le premier dans la ligne droite, et à 200 mètres du poteau, il me l'a dit lui-même, il se croyait sûr de la victoire ; il voulait même gagner de plusieurs longueurs, mais Retz n'a pas répondu à ses sollicitations, il était comme épuisé et quand il s'est agi d'allonger les dernières foulées, il n'a pas pu. Par contre si Maximum n'a pas été, je ne dis pas devant Kizil-Kourgan, mais encore plus près de la jument, la faute en est au jockey anglais, W. Lane, et quelques instants après la course, Rigby qui avait monté Bahr-Yousouf me le disait : « Si Maximum avait été monté par un jockey de l'énergie de E. Watkins, il aurait gagné ».

Je dois mentionner aussi l'excellente performance d'Arizona, un autre Omnium II, compagnon d'écurie de Kizil-Kourgan ; il a fini bon quatrième après avoir fait tout le jeu ; et je suis persuadé que si sa chance n'avait pas été sacrifiée à celle de sa compagne d'écurie, il aurait pu la suppléer.

FRANC-PICARD.

G. Milton.

M. G. Milton, vétérinaire anglais, et entraîneur de Kizil-Kourgan et son premier garçon d'écurie, venant déseller Kizil-Kourgan, après le Grand Prix.

A la sortie du Petit-Bois.

Kakimono et Arizona mènent le train devant Retz, Sceptre, Kizil-Kourgan et Olivarez.

En tête A

Maximum. | Kizil Kourgan. | Retz
Arizona.

A l'entrée de la ligne droite.

Retz détaché du peloton prend la tête. Derrière lui viennent Arizona, Kizil-Kourgan et Maximum.

(Pluie et temps sombre.)

A cinquante mè

Retz, encore en tête, donne des signes de détresse. Kizil-Kourgan est sur lui. A

LE GRAND PRIX DE PARIS — CE QU'ONT VU LES OBJECT

Le succès remporté par le compte rendu photographique du Grand Steeple, que nous publiions dans le dernier numéro, nous a décidé à faire mieux encore. Pour le r
six autres s'échelonnaient autour de la piste, en sorte que, malgré le très mauvais temps de dimanche dernier, n

A la descente de Boulogne.
evant Retz, Kakimono, Maximum, Olivarez, etc. Kizil-Kourgan est 9e.

Le Déboulé à 60 mètres de la ligne droite.
Arizona toujours en tête, derrière lui Kizil-Kourgan, Retz, Maximum, Olivarez et Sceptre.

Kizil Kourgan. Maximum. | Arizona. Retz.

L'arrivée.
Kizil-Kourgan l'emporte d'une tête. Retz et Maximum font dead heat. *Arizona est quatrième.*

e l'arrivée.
de, Maximum arrive dans un rush formidable. Arizona est quatrième.

DES SIX PHOTOGRAPHES DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Prix de Paris, nous n'avons pas mobilisé moins de sept photographes. Pendant que l'un d'eux restait au pesage pour saisir les à-côtés de la course, les avons donner aujourd'hui à nos lecteurs un véritable cinématographe de la victoire de Kizil-Kourgan.

Avant Paris-Vienne

L'ITINÉRAIRE DE PARIS A BREGENZ

Après de nombreuses hésitations, les autorisations nécessaires ont été enfin données par les divers gouvernements, et Paris-Vienne, qui s'annonce comme le pendant de Paris-Berlin, va pouvoir être courue. C'est notre collaborateur Tampier qui a été choisi par l'Automobile-Club de France pour reconnaître et arrêter le parcours de Paris à la frontière autrichienne.

Ce sont ses notes de voyage, accompagnées des photographies prises par lui, que nous reproduisons ci-dessous.

◆ ◆ ◆

1re Étape : de PARIS à BELFORT 407 kilomètres 214 mètres.

C'EST à la borne O, désormais classique, que mon collègue, M. Huet, qui cumule avec tant de compétence les fonctions de chronométreur et de commissaire général organisateur de la course Paris-Vienne, donnera le départ au haut de la côte de Champigny, le jeudi, 26 prochain, à 3 heures et demie du matin, aux concurrents de la grande épreuve qui s'annonce comme devant remporter un succès sans précédent.

De Champigny, les coureurs se dirigeront par la Queue-en-Brie et Ozoir vers *Gretz* où commencera la première neutralisation, et *Tournan* dont la traversée difficile sera également neutralisée.

A 3 kilomètres de Tournan, on traversera le premier passage à niveau difficile, à cause des deux tournants brusques qui l'encadrent ; bonne route jusqu'à *Fontenay*, qui sera neutralisée ; et suivre tout droit à la bifurcation située à 2 kilomètres de cette ville jusqu'à *Rozoy*, également neutralisée.

De Rozoy, route départementale assez étroite qui passe à *Courpalay*, où je recommande aux concurrents la plus grande prudence, car en y arrivant, on vire dans une descente à angle droit sur la gauche pour trouver, 60 mètres plus loin, un deuxième angle brusque sur la droite. Rien à signaler, jusqu'à la bifurcation de *Bailly-Carrois*, où l'on prend à gauche la route nationale jusqu'à la bifurcation de *Nangis*, que l'on évite en continuant tout droit à gauche pour trouver, à 1 kilomètre, un passage sur rail assez dangereux. Traverser à petite allure et continuer à gauche où, à 3 kilomètres, on rencontrera 250 mètres de pavés assez durs ; nouveaux pavés meilleurs et avec bas-côtés praticables à Maison-Rouge, et enfin, derniers pavés du parcours non neutralisé, à 4 kilomètres plus loin, à *Vulaines-en-Brie*, d'où la route file en ligne droite jusqu'à *Provins*, qui sera neutralisé.

De *Provins* à Sourdun, suivre tout droit jusqu'au *Meriot* après lequel on rencontrera une série de petits ponts en dos d'âne jusqu'au passage à niveau de *Nogent* qui est également neutralisé, et suivre à gauche à la bifurcation qui se trouve à 1 kilomètre de la sortie. Prendre garde à un dos d'âne situé à 2 kilomètres plus loin et à la traversée de quelques maisons de *Pont-sur-Seine* qu'on laisse sur la gauche, en continuant tout droit à la bifurcation ; la route continue splendide par *Crancey*, *La Boule-d'or* où se trouvent les grands ateliers de la compagnie de l'Est, *Les Granges* et Châtres où l'on oblique à droite en suivant la route nationale qui passe par Vallant, *Les Grès* jusqu'à la borne 59 où commence la neutralisation de *Troyes* avant le passage à niveau.

En sortant de Troyes, on franchit le faubourg de *Saint-Parres-aux-Tertres* pour continuer sur Lusigny, le *Menilnot*, *Villeneuve* et arrivée à *Vendeuvre* dont la traversée sera neutralisée jusqu'à la bifurcation. Là, prendre à droite la route se dirigeant sur *Magny-Fouchard*, qui descend légèrement et directement jusqu'au pont du chemin de fer qui se trouve avant le tournant à angle droit de *Maison-Neuve*, puis se diriger vers la droite jusqu'à *Bar-sur-Aube* après avoir traversé *Ailleville*.

Après Bar-sur-Aube neutralisé, on trouve une bifurcation où l'on devra continuer tout droit à gauche par une côte en lacets jusqu'à *Lignol*, *La Villeneuve*, *Colombey*, *Juzennecourt*

Le Pont sur le Rhin à Rheinfelden, moitié bois couvert et moitié pierre (côté Badois).

Pont sur le Rhin entre Bâle et Petit-Bâle. On remarquera que le côté Petit-Bâle est construit en pierre tandis que le côté Bâle est resté en bois.

Le Baron de Forest sur sa voiture munie de pneus *Continental*, emmenant M. Darzens, du *Journal*. Photographie prise au sommet du Botzberg, entre Bâle et Brugg.

MM. Jules Japy et Kœchlin dans leur voiture *Peugeot*, munie de pneumatiques *Michelin*, qui a emmené notre collaborateur Tampier de Belfort à Bâle.

Photographie prise devant la maison où se fera le contrôle d'arrivée, à Belfort.

et *Blaisy* à 4 kilomètres duquel, à la borne 19.700, se trouvent deux tournants brusques avec mauvais dévers : traversée de *Jonchery*. A la sortie de ce village, on trouvera un passage à niveau et une descente dangereuse avant d'arriver à la bifurcation à angle droit située à 2 kilomètres avant *Chaumont*. Ici, il faudra prendre franchement à droite une route cantonale un peu en lacets et qui passe deux fois sous le viaduc du chemin de fer, pour aboutir à un boulevard extérieur qui mène directement à la sortie.

A un kilomètre de Chaumont, première bifurcation, suivre tout droit et à la deuxième, prendre à gauche pour arriver à la descente rapide avec plusieurs tournants brusques, dont un, celui du milieu, avec mauvais dévers. Une fois ce passage difficile franchi, la route continue sur *Foulain*, à 3 kilomètres duquel on rencontre encore un tournant, avec mauvais dévers à la borne 43.500. La route serpente jusqu'à *Marlay*. *Vesagnes* où elle traverse à 1.500 mètres un passage à niveau et arrive à *Rolampont* avec un tournant brusque sur le pont du chemin de fer à 1.500 mètres plus loin ; descente rapide à la borne 55.800, à la bifurcation de Humes, suivre à gauche en traversant un pont situé au milieu du village, à 3 kilomètres duquel on vire encore sous un pont de chemin de fer pour arriver à la partie neutralisée de *Langres* qui commence au pied de la côte pour se terminer de l'autre côté de la ville au bas de la descente.

En quittant Langres, on traverse deux passages à niveau et l'on suit tout droit à une bifurcation située à 1500 mètres par une route un peu en lacets jusqu'à *Fays-Billot* qui sera neutralisée. A la borne 94, prendre à gauche ; on entre ensuite dans la Haute-Saône pour trouver deux virages brusques à l'entrée et à la sortie de *Cointrey*, puis nouveaux lacets et tournan brusque à la borne 8 200. Rien à signaler jusqu'à *Gourgeon* que l'on laisse sur la gauche, et arrivée à *Combeaufontaine* où se trouvent plusieurs tournants qui feront peut-être neutraliser la ville.

Route accidentée jusqu'à Port-sur-Saône neutralisée. Continuer par *Charmoille* et *Pusey* jusqu'à la bifurcation qui se trouve à 2.000 mètres de ce village, pour prendre à gauche, en évitant *Vesoul*, par une route départementale qui rejoint la route nationale par une descente rapide, au bas de laquelle on suit à gauche en traversant un pont, 200 mètres plus loin, un passage à niveau, à 2 kilomètres duquel on traverse, en virant deux fois brusquement, le village de *Protey*. Tournant brusque à la borne 50 700 ; arrivée à *Calmoutiers* par une descente rapide et tournants brusques qui obligeront à ralentir fortement et à continuer par le *Château*, *Genevreuille* à un kilomètre duquel, dos d'âne à la borne 63 100, bonne route jusqu'à *Amblans*, pour arriver à un tournant brusque sous pont du chemin de fer situé à la borne 68 ; 1er passage à niveau, borne 69, et 2e, 300 mètres plus loin ; enfin à la borne 70.200 on devra ralentir fortement pour traverser un passage à niveau où les rails dépassent le sol de plus de 15 centimètres et arriver à *Lure*, neutralisé.

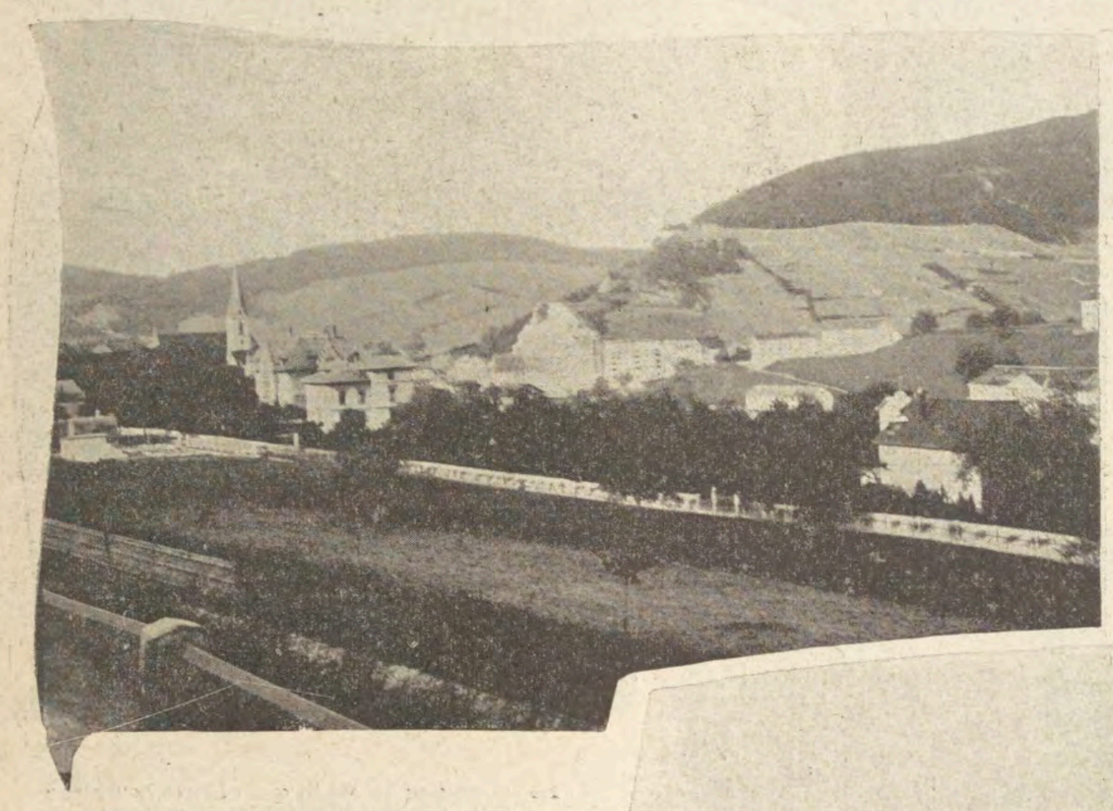
De Lure, on se dirige sur *La Côte* en prenant à gauche à la bifurcation ; tournant brusque à la borne 81 à 2 kilomètres avant Ronchamps neutralisé.

La route commence à serpenter et devient très accidentée avant d'arriver au *Ban de Champagney*, elle continue avec tournants brusques et nombreuses agglomérations par *Frahier* jusqu'à *Essert* pour aboutir à l'arrivée à *Belfort* qui se fera à la borne 3 600 devant la maison qui se trouve presque en face de l'octroi.

Ce dernier parcours de *Ban de Champagney* à Essert est évidemment le plus difficile de l'étape, et l'on pourra juger là du sang-froid et de l'adresse des conducteurs. A Belfort, où l'on couchera, l'Automobile-Club de France a confié l'organisation du contrôle général à M. Jules Japy, le grand constructeur et industriel si connu en France, qui a fait toutes les démarches nécessaires pour que rien ne laisse à désirer, ne ménageant ni son temps ni sa personne. Il a été aidé dans sa tâche par son gendre M. Kœchlin qui fut un des lauréats du premier Paris-Bordeaux en 1895.

Avant de clôturer cette étape, il me reste à remercier MM. de Dion-Bouton pour l'excellente voiture qu'ils ont mise à ma disposition et qui a fait tout le parcours aller et retour sans me causer aucun retard ni ennui. Je dois en même temps comprendre, dans mes félicitations, MM. Michelin dont les pneus n'ont eu ni crevaisons, ni éclatements et n'ont pas eu besoin d'un seul coup de pompe.

Les bords du lac de Zürich, avec le Kursaal.



Vue de Baden (canton de Zürich).

La fameuse vallée de l'Aar, prise du sommet du Bötzberg.

Une vue de Brugg.

2e Étape (neutralisée)

DE BELFORT A BREGENZ

312 kilomètres 500.

Le parcours de Belfort à Bregenz étant entièrement neutralisé, je ne donnerai sur cette partie de la course que quelques indications sommaires qui permettront aux concurrents de ne pas se tromper de route.

En sortant de Belfort, l'itinéraire fixé dans la neutralisation passe par *Chatenois*, *Sochaux*, *Etupes*, *Dampierre*, *Flèche-l'Église* et *Delle*, évitant ainsi quatre passages à niveau de l'itinéraire passant par *Morvillars* ; à Delle seront accomplies les formalités des douanes française et suisse et l'on continuera par *Boncourt* et *Courtemaiche* vers la ville de *Porrentruy* à la sortie de laquelle il faudra suivre tout droit sur *Cornol*, pour commencer à gravir la fameuse côte de *Delémont* qui donnera aux coureurs un avant-goût de l'Arlberg. Au haut de la côte, aux *Malletes*, sera établi un contrôle volant et l'on continuera sur *Laufen* et *Bâle*, où nouveau contrôle.

De Bâle, on prendra la route que j'ai reconnue de concert avec le baron de Forest, qui emmenait avec lui mon confrère Rodolphe Darzens, route qui suit

le Rhin jusqu'à *Rheinefelden* et oblique à droite, se dirigeant vers *Frick*, *Brugg*, *Baden* et *Zürich*.

De Zürich on sortira par Winterthurstrasse en se dirigeant sur *Winterthur* (contrôle volant), *Elgg* *Wyl* *Gossau* et *Saint-Galien*, pour continuer par *Rorcharch*, ville située au bord du lac de Constance jusqu'à *Reineck* et le pont du Rhin à l'entrée duquel se feront les opérations de douane suisse (sortie) et à la sortie celles de la douane autrichienne (entrée). *Bregenz* se trouve à 8 kilomètres de là.

De Delle à Bregenz, pendant tout le parcours suisse, les coureurs trouveront sur les poteaux indicateurs tous les noms des villages ou villes que je viens de citer et n'auront qu'à ralentir chaque fois qu'ils apercevront ces poteaux : car les nombreux croisements dont est sillonné ce pays demanderaient, pour être bien indiquées, au moins dix pages de ce journal. On rencontrera de nombreux passages à niveau surtout à partir de *Winterthur* jusqu'à *Reineck* où j'en ai compté 16, et 9 de Belfort à Zürich.

Le parcours suisse ne pouvant être fait en course, par suite de difficultés d'organisation insurmontables, causées tant par les nombreux croisements de route que par les passages à niveau et les villes et villages à traverser, il a été décidé de sectionner la partie neutralisée entre Belfort et Bregenz en 12 tronçons où seront placés autant de contrôleurs qui auront à surveiller la marche des concurrents et à ne pas les laisser partir avant l'heure inscrite sur chacune des fiches qui leur sera remise à chaque contrôle.

Dans le cas où un coureur mettrait un temps plus long que celui qui lui aura été fixé pour le parcours du tronçon, on ajoutera la différence sur le temps général de l'épreuve, car il sera censé avoir été retardé par des réparations.

Le premier contrôle en partant de Belfort est situé à Sochaux, 18 kilomètres, et le deuxième à La Frontière, 16 k. 500, où se feront les opérations de douane.

Le premier contrôle en Suisse sera établi au sommet de la fameuse côte à gravir dans le parcours Belfort-Bâle, aux Mallettes, 25 k. 250; le deuxième à Laufen, 31 k. 250, et ensuite Bâle, 25 kilomètres.

Après Bâle et la traversée de Rheinefelden, on sera contrôlé à Frick, 30 kilomètres, Baden, 25 kilomètres et Zürich, 54 kilomètres. On devra ralentir dès l'entrée des faubourgs de Zürich qui commencent à environ 5 kilomètres avant le contrôle qui sera, selon toute probabilité, établi au pont.

La meilleure partie du parcours neutralisé est évidemment celle située entre Zürich et Winterthur, 25 kilomètres, où l'on n'a qu'un seul village important à traverser à 4 kilomètres de Zürich. De Winterthur à Wyll, 25 kilomètres, et 30 kilomètres de cette ville à Saint-Galien.

On devra être très prudent dans la traversée de Flahvyll qui est assez difficile et à la descente de Bruggen où il y a un mauvais tournant en arrivant sur le pont.

Route très large et moitié en descente de Saint-Gall à Rorchach et ensuite nombreuses agglomérations tout le long du lac jusqu'au pont frontière où se feront les opérations de douane suisse et autrichienne.

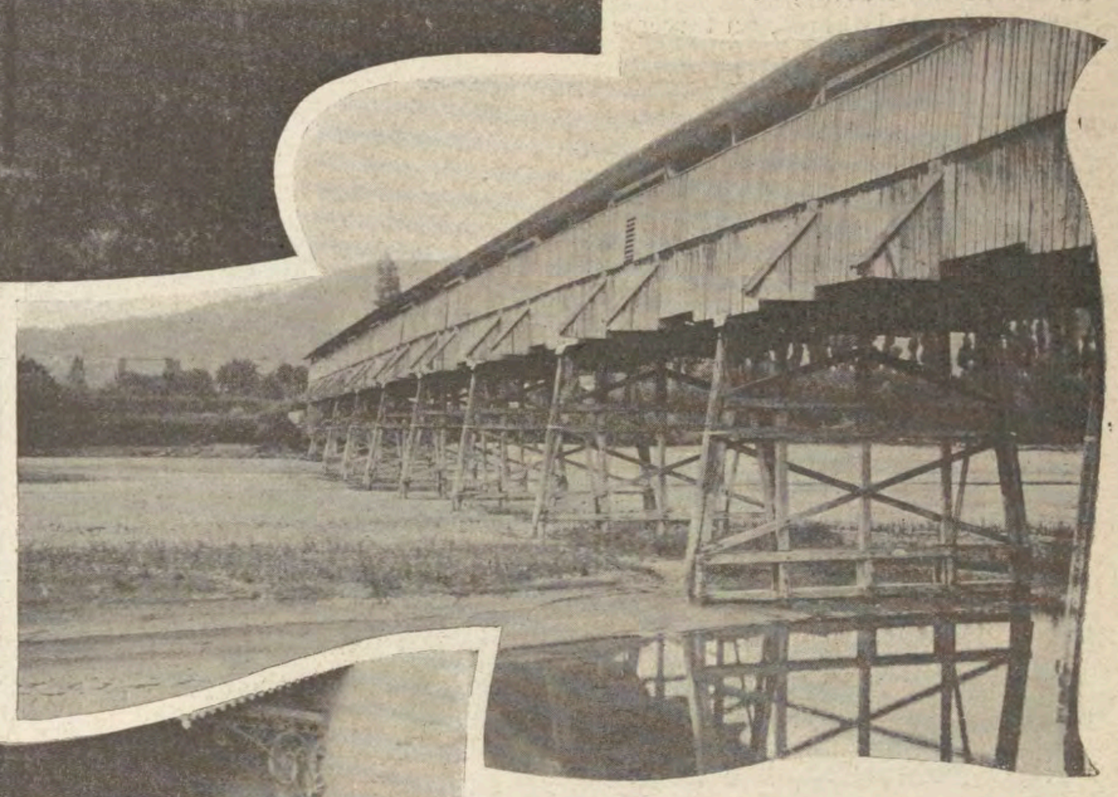
A Bâle, on peut écrire à M. Schlotterbeck, Stementhorstrasse, 16, qui est le seul dépositaire d'essence.

Comme hôtels il y en a deux de tout premier ordre, place de la Gare où l'on sera mieux reçu qu'à celui indiqué sur l'annuaire de l'A. C. F.

A Zürich, M. Gougoltz (le cousin du coureur) est directeur de l'hôtel *Baur au Laç*, un des meilleurs de l'Europe, et se mettra complètement à la disposition des chauffeurs.

Je recommande de nouveau la plus grande prudence en Suisse, surtout à ceux qui passeront les premiers, car si les règlements n'étaient pas observés, on pourrait s'attendre à de graves ennuis pour ceux qui viendraient ensuite.

L'entrée d'un village suisse,
On remarquera un poteau interdisant de marcher à plus de 5 kil. à l'heure dans les villages. (Ce poteau existe à l'entrée de tous les villages entre Bâle et Zürich.)



La voiture *Peugeot* munie de pneus *Michelin*, qui a emmené l'auteur pendant tout le trajet. Cliché pris à l'auberge située au haut du Botzberg.

Le pont sur le Rhin qui sépare la Suisse de l'Autriche entre Reineck et Bregenz.

Le plombage de la voiture de M. Japy, à la douane suisse de Delle.

Les quatre commissaires généraux de la course, pour la France, sont MM. le comte de Chasseloup-Laubat, le prince P. d'Arenberg, H. Huet et Albert Gautier.

La course sera chronométrée officiellement jusqu'à Salzburg par les chronométreurs français : MM. Huet, au départ de Champigny ; Tampier à Belfort, Gaudichard à Bregenz et Tampier à Salzbourg.

En terminant, je m'acquitte d'une agréable tâche en remerciant ici tous ceux qui m'ont aidé dans ma mission. MM. Jules Japy et Kœchlin à Belfort qui, par une pluie battante, n'ont pas hésité à m'emmener de Belfort à Bâle sur leur voiture Peugeot, soit 120 kilomètres en passant par Delémont. M. Hanciau à Troyes, Suter et Burchard-Kœchlin à Bâle ; M. Dufour à Thal, qui a fait tout le parcours Reineck-Zürich avec moi et, enfin, M. Schloherbeck de Bâle, qui, avec sa Peugeot, m'a conduit pendant deux journées malgré un temps plus que détestable.

Maintenant, en route pour l'Autriche dont le parcours a été organisé par l'Automobile-Club Autrichien.

C. TAMPIER.

Dans notre prochain numéro, nous publierons la carte complète de la course, avec les notes de route de notre collaborateur Georges Prade, parti en voiture pour étudier l'itinéraire autrichien. Nous donnerons, en même temps, des photographies du départ de l'épreuve des touristes.

Les Coupes de la Vie au Grand Air

Depuis longtemps déjà, la Vie au Grand Air *cherchait un moyen de prouver l'intérêt qu'elle porte à tous les sports sans exception. Elle voulait les favoriser tous, sans qu'un le fût davantage au détriment des autres. C'est à cette préoccupation que répond la création des*

Coupes de la « Vie au Grand Air »

Offertes par M. Pierre LAFITTE

(Valeur 1000 francs)

De superbes objets d'art, d'une valeur marchande de mille francs, *sont mis par notre directeur Pierre Lafitte à la disposition d'une Société ou d'une Fédération dans chaque branche de sport, à charge par elle d'organiser une épreuve challenge, dont cet objet d'art constituera le premier prix, et qui portera le nom de* Coupe de la Vie au Grand air. *Deux de ces coupes ont déjà été attribuées au* Tennis *et à l'*Aérostation, *nous en publions les photographies en même temps que les conditions.*

◓ ◓ ◓

Challenge de Tennis

La Coupe de Tennis de la *Vie au Grand Air* a été remise par nous à la Société de sport de l'Ile de Puteaux.

En voici les conditions :

Cette coupe challenge sera ajoutée au 1er Prix du Championnat de Paris simple pour Messieurs. Elle devra être gagnée deux fois par le même joueur sans que ce soit nécessairement deux années de suite, pour devenir sa propriété. Tant que la Coupe ne sera pas définitivement gagnée, elle restera déposée à la S.S.I.P., et on y inscrira le nom des gagnants.

Des premiers et seconds prix seront en outre affectés à l'épreuve et dans le cas où il y aurait plus de seize engagements, il sera donné un troisième prix.

Les balles Slazenger seront seules employées.

Droit d'entrée : cinq francs par personne.

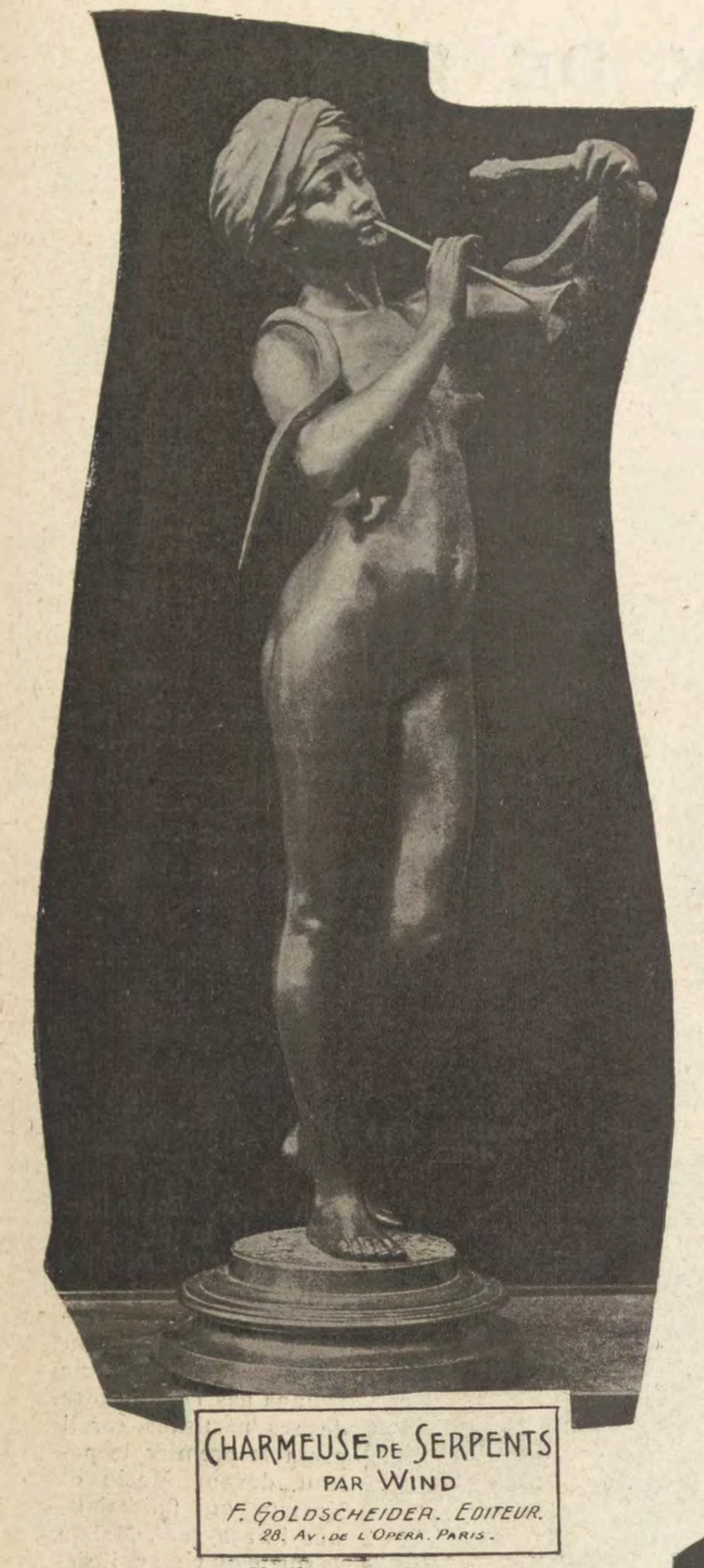
Adresser les engagements à M. A. Louvry, secrétaire, à l'île de Puteaux, avant le 1er juillet 1902, à midi.

On se conformera aux règles de l'U.S.F.S.A.

Tous les matches se joueront en trois parties avec avantage des jeux. Les finales en cinq parties avec avantage des jeux.

Le tournoi commencera sur les cours de l'île de Puteaux, le vendredi 4 juillet, et se continuera les jours suivants.

Le challenge attribué est *Charmeuse de Serpents*, bronze d'art doré. Haut. : 85 cent.



Challenge de Tennis.

Challenge des femmes aéronautes

La coupe d'aérostation a été attribuée à l'Aéro-Club de France qui l'a affectée à une épreuve réservée aux dames avec le règlement suivant :

ART. 1. — La coupe, objet d'art d'une valeur de 1000 francs, sera attribuée pour la première fois et d'une manière provisoire à la femme qui, à partir du 6 juin 1902, aura franchi dans un ballon une distance quelconque mesurée du point de départ au point d'atterrissage sur un arc de grand cercle au niveau des mers.

ART. 2. — Cette épreuve sera disputée dans la suite par voie de défi lancé par une femme aéronaute à la détentrice de la coupe.

ART. 3. — Tous les systèmes d'aérostats sont admis sans limite de dimensions ni de restrictions aucune. Il est interdit aux concurrentes de faire escale, de débarquer aides ou passagers, de reprendre du lest ou du gaz, d'atteler au système aérien un moteur quelconque animé ou mécanique en contact avec le sol, dans le but d'ajouter à la longueur du trajet parcouru.

ART. 4. — Il n'est pas nécessaire que la concurrente pilote elle-même le ballon, elle peut se faire accompagner par un pilote quelconque.

ART. 5. — L'inscription obligatoire est gratuite. Elle est reçue au secrétariat de l'Aéro-Club, même par télégramme expédié au plus tard une heure avant l'ascension. Il ne peut y avoir qu'une titulaire pour chaque ballon partant.

ART. 6. — Les points de départ et d'atterrissage doivent être constatés d'une façon aussi précise que possible sur une pièce que l'aéronaute doit faire viser et timbrer par les autorités locales. Ce visa devra, en outre, porter les noms, adresses et les signatures de deux témoins ayant constaté le point d'atterrissage Au besoin, la concurrente devra y annexer un plan du lieu de descente.

Ces conditions sont de rigueur sous peine de disqualification, hormis le cas d'impossibilité absolue qui sera soumis à l'appréciation de la Commission.

ART. 7. — Les attestations et tous les documents seront transmis à la Commission de contrôle et d'homologation de l'Aéro-Club qui homologuera les résultats. Les décisions de la Commission sont formelles et sans appel.

ART. 8. — La coupe challenge sera acquise définitivement à la femme aéronaute qui aura pu la conserver pendant 12 mois consécutifs à dater du jour de son départ.

L'objet d'art de la coupe est *Jeune Provence* de Charpentier, bronze d'art, patine dorée. Haut. : 75 cent.

Challenge des femmes aéronautes.

Coupe Paris-Vienne.

Coupe de Paris-Vienne

En attendant la coupe de l'Automobile dont la Commission sportive de l'Automobile-Club fixera incessamment les conditions, nous avons attribué à la course Paris-Vienne une coupe supplémentaire *Hippomène*, bronze d'art, patiné verdâtre. Haut. : 54 cent.

En voici les conditions :

ARTICLE 1. — Il est institué à l'occasion de la course Paris-Vienne une coupe de la *Vie au Grand Air Paris-Vienne*.

ART. 2. — Cette coupe sera affectée à la meilleure collection de photographies prises pendant le parcours par une personne appartenant à la catégorie des touristes.

ART. 3. — Les concurrents ne devront pas être nécessairement les conducteurs ou propriétaires des voitures, mais ils devront avoir accompli le parcours en entier dans les conditions fixées par le règlement spécial de la course.

ART. 4. — Les épreuves devront parvenir à la *Vie au Grand Air* dans le délai de huit jours après la clôture du contrôle.

ART. 5. — Elles devront être remises par la personne inscrite sur les contrôles comme titulaire de la voiture dans laquelle le concurrent aura fait le voyage et sous sa responsabilité.

ART. 6. — Les épreuves devront être accompagnées des clichés-verre.

Art. 7. — Elles devront porter au dos les renseignements suffisants pour former une légende, ainsi que des indications sur l'état de l'atmosphère, le temps de pose, etc.

ART. 8. — Les photographies ne devront pas être uniquement des vues de paysages, mais porter également sur des scènes pittoresques, des incidents de route imprévus ou suscités.

Il sera tenu compte, dans la plus grande mesure possible, de l'ingéniosité des auteurs.

ART. 9. — Les clichés-verre seront rendus, mais les photographies resteront, au point de vue de la reproduction, la propriété de la *Vie au Grand Air*.

En outre, notre confrère *Femina*, cette sœur cadette de la *Vie au Grand Air*, a décidé d'offrir un prix spécial pour la course Paris-Vienne. Ce prix consiste en une superbe toilette, sortant de chez un des plus grands couturiers parisiens, et qui sera tirée au sort entre les dames ayant pris part à l'épreuve de touristes et ayant terminé le parcours.

A. F.

LES GAGNANTS DU GRAND PRIX DE PARIS

1894-1902

Géo Banker (Am.)
1894.

Ludovic Morin (Fr.)
1895-1896-1897.

Bourrillon (Fr.)
1898.

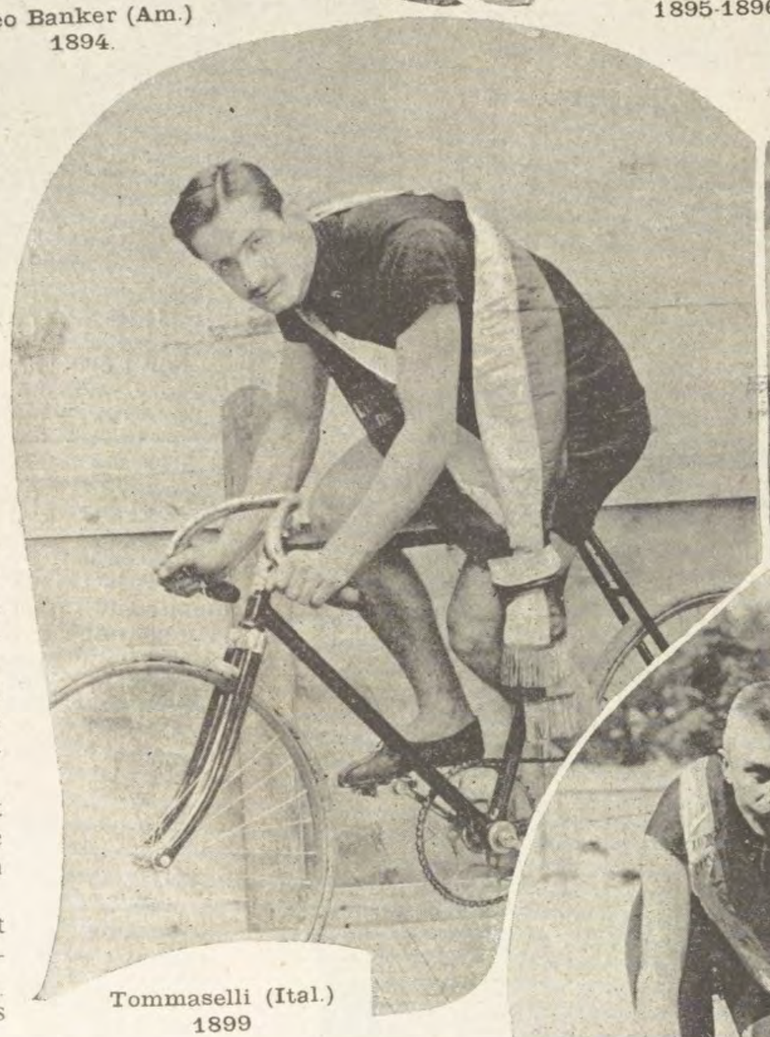
Pour la neuvième fois le Grand Prix de Paris Cycliste va se disputer la semaine prochaine. Il nous a semblé intéressant de publier, à la veille de la grande épreuve, les portraits des champions qui ont successivement remporté l'écharpe aux deux couleurs de la Ville de Paris.

✣ ✣ ✣

Il est peu d'épreuves dans le sport cycliste, né d'hier, qui aient droit au titre d'épreuves classiques. Bordeaux-Paris, sur la route ; le Grand Prix sur la piste, je ne vois guère que celles-là.

Le Grand Prix en est à sa neuvième année d'existence. Il date, en effet, de 1894.

Cette année-là fut d'ailleurs une des grandes années du cyclisme car ce fut elle qui nous amena Zimmerman.



Tommaselli (Ital.)
1899

Thos. Ellegard (Dan.)
1901.

Ed. Jacquelin (Fr.)
1900.

L'idée mère du Grand Prix revient à l'Association de la Presse cycliste (A. P. C.), que dirigeait alors Jean Battaille. Sur sa demande, le Conseil municipal attribua une somme de deux mille francs qui dut être affectée à l'achat d'un objet d'art.

Couru sur le vélodrome de l'Est (333 mètres), aujourd'hui disparu, le premier Grand Prix revint à l'américain Geo Banker, devant Delansorne, Baras et Lucien Louvet.

Après Geo Banker, s'inscrit sur la liste le nom de Ludovic Morin. Il domine pour ainsi dire cette courte histoire il la caractérise, car trois fois de suite, en 1895, en 1896, en 1897, le coureur breton passa premier la ligne rouge d'arrivée de la nouvelle piste de 400 mètres, que le Conseil municipal venait de faire construire au Bois de Vincennes.

La première année, il battait Bourrillon et Banker ; la seconde, il se rencontrait avec Jacquelin, son rival en renommée qui venait de faire, au vélodrome de la Seine, une saison étourdissante, battant tous les sprinters du monde dans les matches du brassard. Morin avait toujours été l'homme des 100 mètres.

Jacquelin commit la faute de faire une course d'attente et de chercher la lutte sur le terrain favori de son adversaire. Pris de vitesse, il succomba de 10 centimètres. Joseph Eden était troisième.

En 1897, Bourrillon avait pris la place de Jacquelin, alors au régiment. Promenant ses couleurs dans toute l'Europe, il les avait fait partout triompher. Il ne trompa pas la confiance de ses partisans, car il passa le premier le poteau devant Morin et Nossam qui finissaient quasi *dead-heat*. Mais à la sortie du virage, il s'était manifestement rabattu sur Nossam qu'il avait coupé, en même temps qu'il gênait Morin. Il fut déclassé et Morin prit, pour la troisième fois, la première place.

Bourrillon eut sa revanche l'année suivante. Il battit, assez difficilement, Meyers, le coureur hollandais. Broka était troisième.

En 1899, il n'y eut pas un Français dans la finale. L'italien Tommaselli finit premier devant Meyers et Momo.

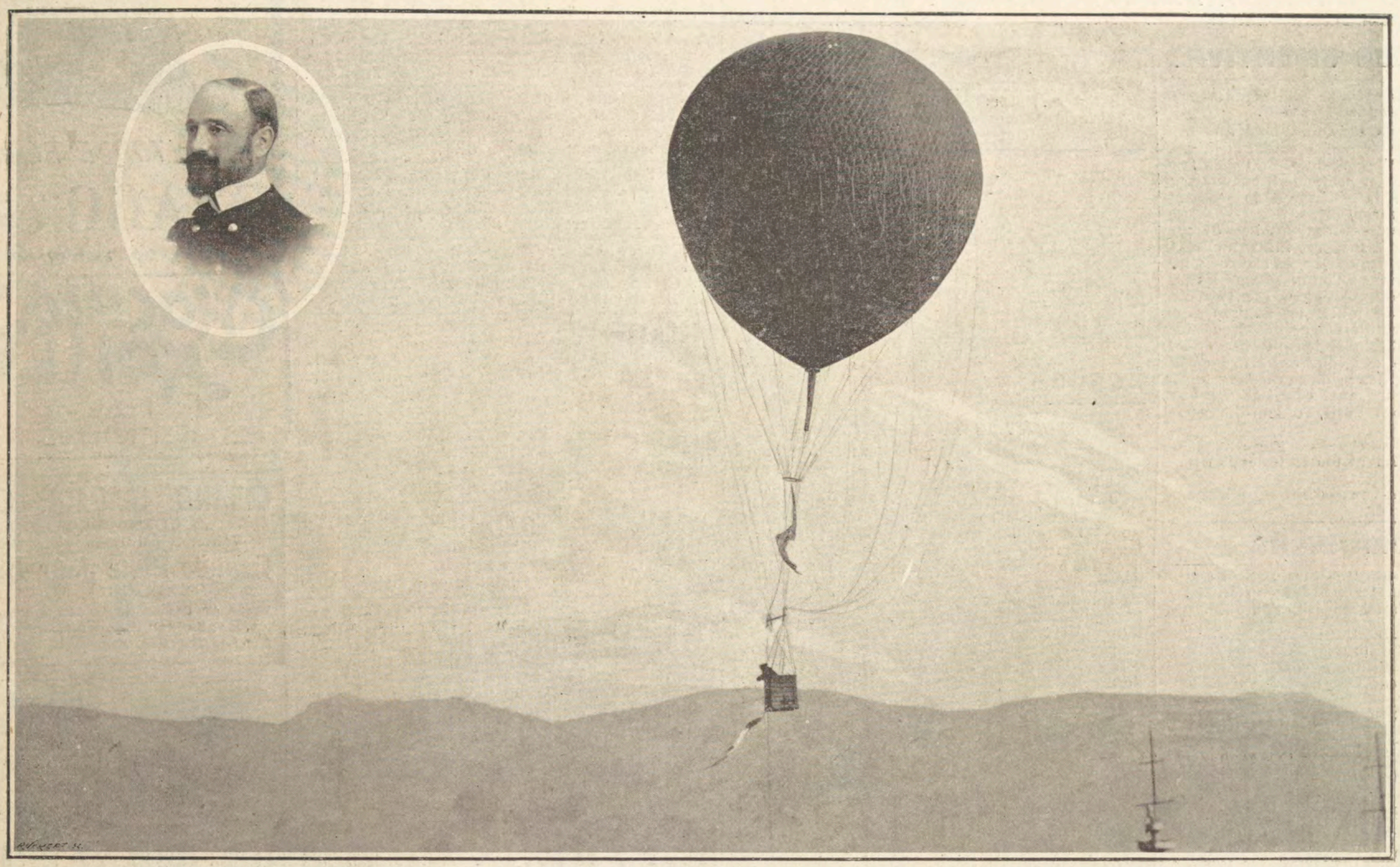
Depuis cinq ans, Jacquelin passait pour le premier coureur français, et jamais il n'avait remporté la glorieuse écharpe.

L'année 1900, qui nous donna les trois plus jolis meetings cyclistes qu'on ait jamais eus en France, vit son triomphe. Battu dans sa série, il se repêche dans le prix de l'Espérance et triomphe facilement de Momo et de Tommaselli.

L'an dernier enfin, on s'en souvient, tout comme en 1899, la finale ne réunit que des étrangers. Ellegaard, Rutt et Arend finirent dans cet ordre dans 30 centimètres.

Le champ de 1902 ne présentera guère aucun nom nouveau, si on excepte celui de Lawson. Le coureur américain n'a pas fait jusqu'ici assez bonne figure pour être considéré comme un concurrent très dangereux. Mais Ellegaard, champion du monde, depuis dimanche dernier, pour la seconde fois, Rutt, Jacquelin, qui, sur la brèche depuis 8 ans, a retrouvé sa forme des plus beaux jours, Meyers qui semble avoir repris celle de 1900 et a failli battre deux fois Ellegaard, forment un peloton d'assez grande valeur pour donner aux trois journées de courses qui vont se disputer à la Piste Municipale, un intérêt égal à celui des années précédentes et amener au Bois de Vincennes la foule innombrable des amateurs de sport.

H. DE V.

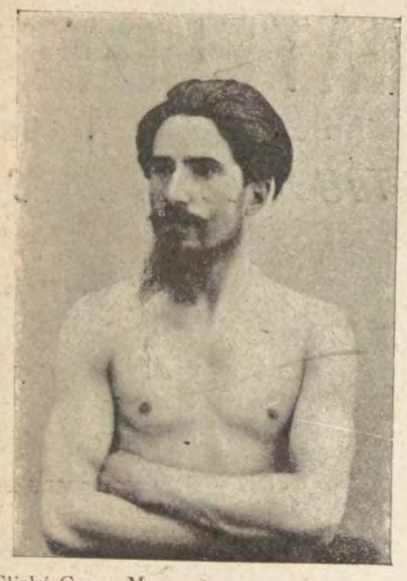


LA CATASTROPHE DE LAGOUBRAN. — LE LIEUTENANT BAUDIC.

Un nouveau nom vient de s'ajouter à la liste déjà longue des victimes de la science, dans la colonne de l'aérostation, à la suite de celui, humide encore, de Severo. Le lieutenant de vaisseau Baudic, directeur du parc d'aérostation de Lagoubran est tombé en mer, au cours d'une excursion libre avec le ballon de la marine. Son corps n'a été retrouvé que le lendemain. Notre photographie représente le ballon, partant pour sa dernière ascension.

Bloc-Notes du Sportsman

UN POÈTE ATHLÈTE



(Cliché Guye Mockel.)

M. Victor-Emile Michelet, le poète athlète.

On a dit que le lauréat du Prix Sully-Prudhomme, l'heureux poète de la future *Porte-d'or*, M. Emile-Victor Michelet, est un fervent des exercices corporels. Emile Langlois, qui est demeuré son ami, fut longtemps son professeur de boxe française et de lutte, et plusieurs médecins, aujourd'hui célèbres, élèves du même maître, se souviennent d'avoir échangé avec lui des chassé-bas. Le brave maître d'armes Hazotte le tient pour un de ses meilleurs anciens élèves et l'a fait tirer en assaut public avec des professionnels.

Darzens, rencontrant son vieil ami huit jours avant de pouvoir se douter de ce qui allait survenir, pendant qu'il voyageait si passionnément, lui rappelait, non sans un petit frisson rétrospectif, les dangereuses sottises qu'ils avaient faites tous deux au beau temps de leur vingtième année.

Dans le logis de Victor-Emile Michelet, ils tiraient ensemble, plus ou moins doucement, le torse nu, *avec des épées démouchetées*, sous la surveillance d'un vieux maître nantais, Naral, qui se prétendait sûr de parer les bottes qui auraient pu mal tourner. On devait se piquer comme avec une épine de rosier. Ce jeu se termina par une belle estafilade envoyée par Darzens dans la poitrine de son ami.

— Fallait arriver à temps à la parade ! dit froidement le père Naral, qui s'éteignit peu de temps après, ayant été placé par Michel et, comme professeur au Cercle des étudiants.

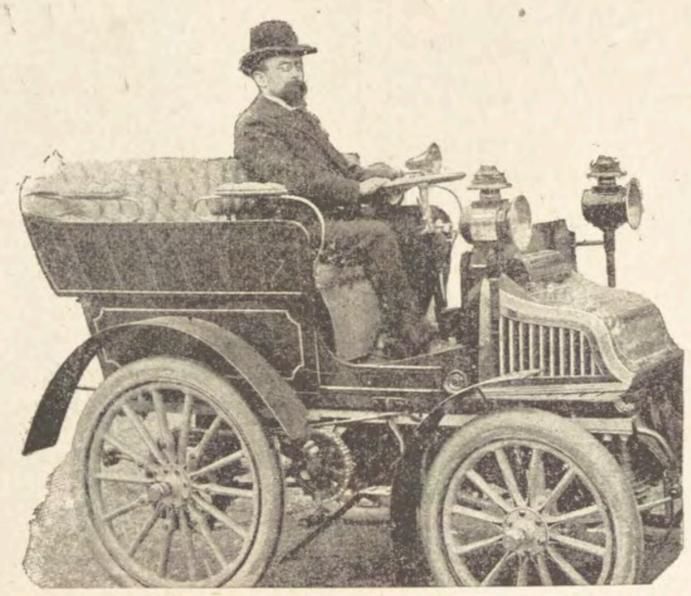
En même temps que Darzens, venait chez Michelet, se fendre sur le plastron du père Naral, M. André Ulrich, hier chef du cabinet de M. Waldeck-Rousseau et condisciple, à Nantes, du poète attendu.

LA PREMIÈRE VOITURE AYANT FONCTIONNÉ A L'ALCOOL EN FRANCE

L'Exposition de l'alcool faisant suite au Circuit du Nord et au Concours de consommation, a mis en vedette ce produit national, qui pourrait bien être appelé un jour ou l'autre à supplanter le pétrole.

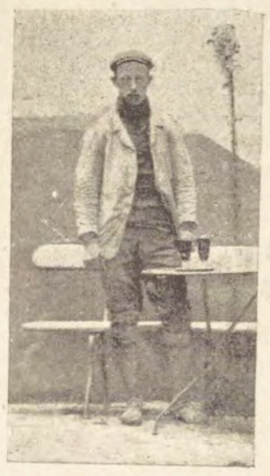
A titre de document, nous sommes heureux de pouvoir donner ici à nos lecteurs la photographie de la première voiture à alcool qui ait circulé à Paris.

Cette voiture, construite en 1898 par M. C. E. Henriod, protagoniste de l'alcool, eut à l'époque un gros succès de curiosité. Depuis, M. C. E. Henriod s'est toujours occupé d'automobile, et l'alcool l'intéresse tout particulièrement. Cette année même, dans le Criterium de consommation à l'alcool du 5 février, une voiture Henriod se



La première voiture ayant fonctionné à l'alcool en France.

classait première des voitures de 1 000 kilos pour la consommation à la tonne kilométrique, et, par un curieux hasard, la voiture primée était la même que celle dont nous parlons plus haut. Voilà qui prouve que depuis quatre ans les progrès réalisés sont plutôt apparents que réels.



Muller.

UN AMATEUR DE RECORDS

Muller est l'homme des records dits de « ville à ville » d'autant plus faciles à établir qu'ils ont généralement pour contrôleurs l'employé d'octroi où la receveuse du bureau de poste et qu'une fois établis personne ne pense à les battre.

Après avoir fait Paris-Rome, et pris part, entre temps, à Marseille-Paris il s'est offert Paris-Turin. On sait de quel temps nous jouissons depuis quelques mois. C'est dire que de telles performances dénotent une ténacité et une endurance peu communes. Que manque-t-il à Muller pour devenir le gagnant d'une grande épreuve? Un peu de veine et peut être aussi un peu de vitesse.

BILLARD

PROPOS DE LA SEMAINE

Le mouvement qui a été imprimé au jeu de billard cette année à Paris a déjà eu son contre-coup en province. C'est ainsi que nous avons vu au mois de décembre les amateurs de Lyon, de Marseille, de Toulon et de Nice accourir en foule aux séances données par les professeurs Beau, René et Boitel, amenés par la Compagnie Brunswick ; c'est ainsi qu'à Rouen on a pu assister il y a deux mois environ à la première du match Fournil-Cure. C'est maintenant au tour de Nancy à suivre le mouvement.

Depuis nombre d'années on avait tellement abandonné le noble jeu en la ravissante cité lorraine que dans les cafés qui possédaient encore des billards on n'en percevait plus les frais.

Les instruments étaient tellement mauvais que leurs propriétaires n'osaient plus faire payer les gens qui avaient le courage de jouer dessus.

Et c'est ainsi que le goût et la pratique du jeu se perdent, car un fervent du billard préfère ne pas jouer que de s'escrimer sur un meuble qui ressemble souvent moins à un billard qu'à une caisse.

Mais grâce au géant du Grand Café, M. Armette dont l'activité ne s'est pas arrêtée un instant depuis la création de ce superbe établissement, dont l'intelligente direction n'a cessé d'y apporter de nouveaux éléments de succès, maintenant les amateurs nancéens vont avoir à leur disposition plusieurs excellents billards Brunswick, fabriqués tout exprès pour donner aux populations de l'Est la meilleure idée du fini et de la solidité des instruments de cette marque. Ces billards, placés au premier étage dans une grande salle ornée de décorations modern-style et remarquablement aérée grâce à la hauteur du plafond, ne vont à coup sûr pas chomer.

Les amateurs de Paris envieront avec juste raison leurs camarades de Nancy.

COUNT REDDEER.

Les Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de cheveaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées, clauses qui varient à l'infini suivant les cas. Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées. Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications voulues.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner au 283-41.

AUTOMOBILES

Occasion exceptionnelle 3, trains Scotte absolument neufs. A vendre bonnes conditions. — Herbeck, ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

Transformation de motocycles à pétrole en Voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 vitesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone 923.05 (6245)

Voulez-vous louer bicyclettes, motocycles et automobiles ? adressez-vous au *Garage Dupré*, 5, avenue de la Grande-Armée ; 156, avenue Makoff. Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances sur marchandises. (6302)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Renault, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques telles que *Panhard-Levassor, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures à l'essai et garanties. (6310)

Le grand garage de la Porte-Maillot, 8, rue du Débarcadère, Paris. Tél. : 563-64.

Solde les voitures ci-après :

Voiturette de Dion, capote	2.200 »
Decauville, 4 ch. 1/2, circulation d'eau	1.450 »
Darracq tonneau, roues bois	3.000 »
Darracq 1902, tonneau, 5 places	3 500 »
Renault, vérit. mot. de Dion, m. parfaite.	2.500 »
Voiturette Bertrand, fait 40 à l'heure	2.250 »

(6312)

A vendre bonne occasion, voiture Panhard 6 chevaux, forme tonneau avec dais démontable, très belle carrosserie, visible tous les matins de 9 h. à 1 heures, 41, boulevard Suchet.

Trois trains Scotte, dernier type, voyageurs et messageries avec accessoires. A céder, matériel état de neuf. — Desmares, agréé, Caen. (6339)

BICYCLETTES

Cause maladie, Bicyclet. The World tr. bon état, cadre 65, jantes Weswood, selle Christy, accessoires, à céder 150 fr. Chaumereuil, 60, rue Pierre-Charron, Paris. (6316)

Bicyclette Clément, bon état, 100 fr. Maire, la Norée par St-Clair-sur-Epte (S.-et-Oise). (1899)

CARTES POSTALES

Cartes-vues France, 5 centimes. Liste franco. Achète carte, quels prix ? — Guénin, St-Perrière, Besançon. (6341)

CHEVAUX

A vendre joli poney rouan, 6 ans, attelé avec duc, calèche 4 places, cheval sage conduit par dame. Prix 1.500 fr. On donnerait location un mois remboursable en cas de vente. Ecrire et prendre rendez-vous, H. Dramard, 13, rue Saint-Martin, Versailles. (6314)

CHIENS

Chenil Burdigala. Chiens de chasse pratique. Uniques comme bon marché et qualités. Références. Le Bouscat (Gironde). (6320)

Chiots Colleys, race pure, parents primés, photographie d'Hyder de Las-Deyes. Cuq-Toulza (Tarn). (6342)

DIVERS

Aux chauffeurs, mécaniciens, etc. *Le Pratique*, nouveau pantalon, breveté S. G. D. G., sur lequel se trouve adaptée une bavette retenue par les bretelles. Médaille d'or, 1900. En toile bleue :

Eczémas et maladies de peau même réputées incurables : guérison prompte et sans danger par remède secret transmis depuis deux siècles ; brillants certificats des médecins. — Brochure envoyée gratuitement par le baron de Meaulne, à Bécon (Maine-et-Loire). (6333)

YACHTS

Pressé. 500 fr., yacht 1/2 ton. fin keel houari, constr. angl. Texier fils aîné, Petit-Gennevilliers (Seine). (6318)

A vendre *Babouche*, canot pétrole, 6 m. 50, détient record de sa longueur. 6.000 fr. Leys, 27, boulevard Courcelles. (6319)

Echos

LES PASTILLES DE VICHY-ÉTAT ET LA FRAUDE

C'est une chose universellement connue dans notre pauvre humanité de gastralgiques et de dyspeptiques, que les Pastilles de **Vichy-Etat**, prises après le repas à la dose de deux ou trois, constituent un remède souverain aux mauvaises digestions et aux malaises de l'estomac. Mais encore faut-il, pour en goûter vraiment tous les bienfaits, user des pastilles de Vichy authentiques, et il est nécessaire pour cela de prendre des précautions. La fraude en effet, cette fraude que le succès entraîne toujours à sa suite, s'en est mêlée et de toutes parts sont nées des contrefaçons, les unes suspectes, les autres, à tout le moins inefficaces.

Il est dès lors d'un intérêt primordial pour le public de faire lui-même sa police autour de ce précieux et salutaire produit et de s'assurer que les pastilles qu'on lui vend sous le nom de Pastilles **Vichy-Etat**, ont bien réellement été fabriquées avec les sels extraits de ces sources célèbres dans le monde entier et qui ont noms : Célestins, Grande-Grille et Hôpital. Il suffit pour cela d'exiger les boîtes métalliques scellées et portant en marque de garantie le rond bleu " Vichy-Etat ". C'est, on le voit, fort simple ; encore est-il nécessaire de s'en assurer et de prendre cette indispensable précaution.

* * *

A RETENIR :

Si vous voulez avoir de suite ou à très bref délai une nouvelle voiture de Dion-Bouton avec le châssis allongé, le nouveau moteur et les modifications récentes apportées à la voiture 8 chevaux, adressez-vous à la maison **Outhenin-Chalandre**, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine, à 40 mètres de la Porte-Maillot. Vous y trouverez des prix défiant toute concurrence et les mêmes garanties qu'à l'usine de Dion-Bouton. Vous aurez, en outre, cet immense avantage que toutes les voitures livrées par cette maison sont revues, vérifiées et mises au point, sous la direction de M. Teste, le chauffeur bien connu, ancien chef d'atelier de la maison de Dion-Bouton.

SOCIETÉ GÉNÉRALE

Pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France

SOCIÉTÉ ANONYME. — CAPITAL : 160 MILLIONS

Siège social : 54 et 56, rue de Provence,
Succursale A : 134, rue Réaumur (place de la Bourse),
à Paris

Dépôts de fonds à intérêts en compte ou à échéance fixe (taux des dépôts de 3 à 5 ans : 3 1/2 0/0 net d'impôt et de timbre) ; — **Ordres de Bourse** (France et Etranger) ; — **Souscriptions sans frais** ; — **Vente aux guichets de valeurs livrées immédiatement** (Obl. de Ch. de fer, Obl. et Bons à lots, etc.) ; — **Escompte et Encaissement de Coupons** ; — **Mise en règle de titres** ; — **Avances sur titres** ; — **Escompte et Encaissement d'Effets de commerce** ; — **Garde de titres** ; — **Garantie contre le remboursement au pair et les risques de non-vérification des tirages** ; **Transports de fonds** (France et Etranger) ; — **Billets de crédit circulaires** ; — **Lettres de crédit** ; — **Renseignements** ; — **Assurances** ; — **Services de Correspondant**, etc.

LOCATION DE COFFRES-FORTS

(Compartiments depuis 5 fr. par mois ; tarif décroissant en proportion de la durée et de la dimension.)

62 bureaux à Paris et dans la Banlieue, 305 agences en Province, 1 agence à Londres, correspondants sur toutes les places de France et de l'Étranger.

LE GUIDE MICHELIN

VIENT DE PARAITRE

Indispensable aux Touristes et Chauffeurs voyageant en France.

IL EST DISTRIBUÉ GRATUITEMENT

(Franco recommandé contre 0 fr. 45)

Édition de luxe sur papier extra-léger. 1 fr. ; *franco.* 1 fr. 35

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON à Paris, pl. d'Anvers, 10. 152m. Rev. 12230f. M. à p. 80000f. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris 8 juillet. S'adr. aux not. : Mes Morel d'Arleux, Chardon, à Villeneuve, et Mouchet, 57, faub. Montmartre.

BELLE propr. dite *La Marouette*, à Juilly (S-et-M.). Cce 6h50 env. Mobilier à prendre pr 20000f. M. à pr. 80000f. Facilité louer chasse s. 311h. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 1er juillet. S'ad. p. vis. sur les lieux et à Me Durant des Aulnois, notaire, 15, rue Tronchet.

PANTIN propriété, pl. de l'Eglise, 42. Cce 987 m. Rev. év. 2000f. M. à pr. 15000f. Consig. 3000f. A adj. 28 juin à 1 h. Etude de Me Chauffriat, not. à Pantin, rue de Paris, 101.

PRÉ-ST-GERVAIS. Maison et terrain à bâtir, av. des Tilas, 39. Cce 718m. Rev. br. 2220f. M. à pr. 20000f. Consig. 5000f. A adj. le 30 juin 1 h. Etude de Me Chauffriat, not. à Pantin, r. de Paris, 101.

MAISON et jardin, r. du Pré-St-Gervais, 66, Cce 272m. M. à p. 35000f. TERRAIN et usine, même r. 68. Cce 293m. M. à p. 15000f. J. imm. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 1er juill. Me F. Delapalme, not., r. Vivienne, 6.

3 TERRAINS à Paris, 1° r. d. Pyrénées, 337, Cce 360m env. M. à p. 25000f. 2° même r. 341 et r. de l'Ermitage. Cce 414m env. M. à p. 38000f. 3° r. de la Bidasoa présumé et r. Juillet. Cce 866m env. M. à pr. 40000f. Adj. Ch. not. Paris, le 1er juillet. S'adr. aux not. Mes Robin et G. Bazin, 52, r. de Clichy.

MAISON passage de l'Industrie, 3. Rev. br. 12030f. M. à p. 140000f. Jce imte. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 1er juillet. S'adr. aux not. Mes Moreau et G. Bazin, 52, r. de Clichy.

LA FERTÉ-MILON (1 heure Paris) **CHATEAU** près gare, vastes comm., parc, tr. belle futaie, étang. Cce 36 hectares. Adj. tribunal Château-Thierry, mercredi 25 juin, 1 heure. S'adr. d'avance Me Dumoulin, notaire, pour visiter.

Près GISORS. Ligne Paris-Dieppe.

3 FERMES à ERAGNY (Oise). 1° Cce 184h51a (herbages 43h31a, sur riv. Epte). Rev. br. 17000 fr. M. à pr. 300000 fr. 2° Cce 54h7a (herbages 17h). Rev. net 3517 fr. M. à pr. 70000 fr. 3° Cce 96 h. 56 a. (herb. 33 h.). R. net 6300. M. à p. 125000 fr.

BOIS à ERAGNY. 54 h. 76 a. avec pavill. chasse. M. à p 35000 fr. Bois à Trie-Château 55h.57. M. à p. 35000 fr. Herbage contigu 12h. M. à p. 18000fr. Fac. réun. ces 2 lots. A adj. s. 1 ench. Et. de Me Féau, not. à Chaumont-en-Vexin (Oise), dim. 6 juillet 2 h.

BILLARDS Mson BATAILLE *PARIS, 8, Boulevard de Bonne-Nouvelle*

En Vente Pharmies Parfumrs Coiffeurs — Se recommande par LOTION La BULBINE ses résultats obtenus. — Détruit les Pellicules. Dépôt Général : A. CHÉREAU Nevers. Combat la Calvitie. — PRIX Flac. 3f Gd Fl. 5f 1/2 Litre 9 fr.

Envoi contre mandat, port en plus. Franco par trois flacons

CHAPEAUX ANGL

TOQUE POLO

STAGG 7, rue Aub PARI

CHOCOLAT KOHLER

Se trouve dans les meilleures maiso

GRAND GARAGE CENT AUTOMOBILES

Vente, Réparations de toutes marq

Grande Piste pour Bicycl

LEÇONS — FORFAITS

Vente de Cycles de toutes marques (For 4, Rue Buffault (faubourg Montmartre) Téléph. 3

L. JACQUIER, Propriétre. — A. BORY

CHIENS DE L

du plus pur sang et B Allem., meilleurs chiens prat. Le chenil est le plu et le pl. primé du continen références en France. Gara et rens. s. demande. Ajou 25 cent. n. rép. S'adress. à Latz, Euskirchen (prov.

RASOIR ARBENZ "LE CHAMP

Article de Confiance RIGOUREUSEMENT GA

Le plus fin, le mieux soigné, le plus sérieux. — *Prix courant gratis franco*

Pour éviter Fraudes et Imitations, exiger

Véritable Marque **A. B. ARBENZ**, *Jougne*

Lire " FEMINA " LA REVUE *De la Fe et de la Jeu*

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR L'ALLUMAGE DES MOTEURS

Piles spéciales Br. s. g. d. g. pour Motos & Autos

LECLANCHÉ &

SIÈGE SOCIAL : 158, Rue Cardinet, PA

MAGASIN DE VENTE : 41, Av. de la Grande

MÉTROPOLITAIN Gare Saint-Paul

AU PETIT MATELOT

Téléph 119-6

Ile Saint-Louis — 41 et 43, Quai d'Anjou — Ile Saint-L

GRAND TAILLEUR POUR TOUS LES SPORTS

N° 53	N° 54	N° 55	N° 56	N° 57	N° 58
Costume cycliste	Costume cycliste	Costume cycliste	Maillots	Costume chauffeur peau noire	Costume d'excu
Veston non doublé, tout fait. 19 50	Veston col chevalière, sur mesure, *depuis*..... 35 »	Veston doublé et culotte sur mesure..... 45 »	Grand choix de maillots, *depuis* 2 50	Veston doublé flanelle, *dep.*. 25 »	Complet vest mesure *dep.* 5
Veston doublé 27 50	Grand choix de culottes seules, *depuis*..... 12 »	Grand choix de culottes toile nationale..... 7 50	*Envoi franco du catalogue.*	Pantalon et culotte, *depuis*.... 28 »	Pardessus, imp ble, sur me 55fr.
				Casquette, *dep.* 4 90	

Costume cycliste pour Dame, sur mesure, boléro et culotte ..... *depuis* — jupe-culotte ..... — jupe à transformations... —